ALLGEMEINE

SPORT-ZEITUNG.

WOCHENSCHRIFT FÜR ALLE SPORTZWEIGE.

PRÄNUMERATIONSPREISE
mit portofreier Zusendung:
FÜR ÖSTERREICH-UNGARN . . . . 40 KRONEN
„ DEUTSCHLAND . . . . 36 MARK
„ DAS ÜBRIGE AUSLAND . . . . 48 KRONEN

EINZELNE NUMMERN:
MITTWOCH 20 HELLER. — SONNTAG 60 HELLER.

HERAUSGEGEBEN UND REDIGIERT
VON
VICTOR SILBERER.

ERSCHEINT
MITTWOCH UND SONNTAG.

REDAKTION UND ADMINISTRATION:
WIEN
I. „ST. ANNAHOF“.

MANUSKRIPTE WERDEN NICHT ZURÜCKGESTELLT.

UNFRANKIERTE SENDUNGEN WERDEN NICHT ANGENOMMEN.

No. 51. WIEN, SONNTAG DEN 26. JUNI 1904. XXV. JAHRGANG.

INHALT DER HEUTIGEN NUMMER.

Die heutige Nummer umfasst 28 Seiten.

ALLGEMEINE

SPORT-ZEITUNG.

HERAUSGEBER UND REDAKTEUR: VICTOR SILBERER.

UNFRANKIERTE SENDUNGEN WERDEN NICHT ANGENOMMEN. MANUSKRIPTE WERDEN NICHT ZURÜCKGESTELLT.

ADRESSE FÜR TELEGRAMME: »SPORTSILBERER WIEN«.

WIENER TELEPHON: NR. 393.

SCHECK-KONTO NR. 814.594. BEIM K. K. POSTSPARKASSENAMT CLEARING-VERKEHR.

Alle Einsender werden gebeten, ihren vollen Namen und ihre genaue Adresse anzugeben und bei Beiträgen für die Zeitung das Papier nur auf einer Seite zu beschreiben.

WIEN, SONNTAG DEN 26. JUNI 1904.

ZUM DEUTSCHEN DERBY.

Ein Jahr nach der Gründung des Österreichischen Derbys wurde im Nachbarreiche die hervorragendste Zuchtprüfung für Dreijährige ins Leben gerufen, und zwar als Norddeutsches Derby, das in Hamburg zur Entscheidung gelangte. In den ersten sechs Jahren seines Bestandes fiel es an deutsche Pferde, darunter dreimal an Träger der Farben des Grafen Johannes Renard. Erst im Jahre 1875 gelang es einem Vertreter der österreichisch-ungarischen Zucht, den Sieg zu erringen, und zwar Baron Gustav Springers *Palmyra*, die mit *Schwindler* totes Rennen lief. Hierauf wechselten Siege der Deutschen mit Erfolgen der Österreicher oder Ungarn, bis dann im Jahre 1883 die große Periode für die Triumphe der Vertreter der österreichisch-ungarischen Zucht anbrach. Von 1883 bis 1889, also im Verlaufe von sieben Jahren, fiel das blaue Band Deutschlands sechsmal an die Abgesandten aus dem Süden und ihr Triumphzug wurde nur 1886 durch den Sieg des Graditzers *Potrimpos* unterbrochen, der aber *Pajzan* auch nur nach hartem Kampfe mit einer Halslänge hatte schlagen können. 1892 war der große *Espoir* des Generals von Kodolitsch erfolgreich und dann schien es, als ob es mit den Siegen der Vertreter unserer Zucht in dem vornehmsten Rennen Deutschlands vorbei sei. Jahr um Jahr wurde deren Ansturm abgeschlagen und schon verkündeten einige übereifrige Anhänger der deutschen Vollblutzucht, daß diese der österreichisch-ungarischen Zucht gleichgekommen, ja ihr sogar überlegen sei. Diese Folgerung aus den Niederlagen unserer Pferde in dem Deutschen Derby war ein Trugschluß. Es kann unmöglich geleugnet werden, daß in der Zeit von 1893 bis 1898 niemals hervorragende Dreijährige aus Österreich-Ungarn nach Hamburg gekommen waren, ja es haben sogar im Gegenteil direkt mäßige Pferde den im vorhinein aussichtslosen Kampf mit den Deutschen aufgenommen. Von 1898 an wendeten unsere Rennstallbesitzer dem Deutschen Derby wieder größeres Interesse zu, sie schickten nicht mehr Dreijährige zweiter oder gar dritter Klasse nach Hamburg, sie ließen vielmehr reelle Derbypferde den Kampf mit den Angehörigen der nachbarlichen Zucht aufnehmen. Die Erfolge blieben denn auch nicht aus. 1899 siegte *Galifard*, in den beiden darauffolgenden Jahren wurden wohl *Attila* und *Mágnes* von *Hagen* und *Tuki* knapp geschlagen, aber dann wanderte der reiche Preis wieder zweimal nach Österreich-Ungarn, dank der Überlegenheit von *Macdonald* und *Bono modo* über die deutschen Derbyaspiranten.

Als das Vorjahr zu Ende gegangen war, da glaubte man wieder, daß der Derbypreis auch im Jahre 1904 eine sichere Beute für die österreichisch-ungarischen Rennställe sein müsse, denn deren im Deutschen Derby befindliche Insassen, unter denen sich [illegible] *Adams*, *Taral*, *Ezerkilencszázegy*, *Bon marché*, *Galahad* und *Con amore* befanden, stellten eine weit imponierendere Streitmacht dar, als die Angehörigen der deutschen Rennställe. Zu diesen gehörten wohl vier Römerhofer, die als Zweijährige, wie erinnerlich, in Deutschland einen Siegeszug sondergleichen gefeiert hatten. Allein gegen Ende des Rennjahres bereits schien ihre Übermacht teilweise gebrochen zu sein und gute Kenner sagten voraus, daß aus diesen anscheinend so eminenten Zweijährigen keine guten Dreijährigen werden dürften. Die Zweifler haben Recht behalten. Unter den übrigen Deutschen befand sich aber kaum einer, der mit den hervorragendsten unter den vorgenannten Dreijährigen Österreich-Ungarns in einem Atem zu nennen gewesen wäre. Und als die heurige Rennsaison vorschritt, da schien die Situation für die Deutschen sich nicht günstiger zu gestalten. Während bei uns *Bon marché* und *Con amore* in erster Linie, *Bob Adams* und *Ezerkilencszázegy* in zweiter Linie ganz tüchtige Leistungen brachten, zeichnete sich keiner der deutschen Dreijährigen aus, bis endlich an demselben Tage, an dem *Con amore* sich mit österreichischen Derbyehren schmückte, *Pathos* im Großen Preis von Hamburg eine sehr bemerkenswerte Form zeigte. Keine Zufallsleistung, sondern eine reelle Form, die er dann durch einen lächerlich leichten Sieg in der Union über *Real Scotch*, den Gewinner des Henckel-Rennens, bestätigte. Auf den Graditzer, den unbestritten besten Dreijährigen Deutschlands, setzten die Nachbarn nun ihre ganze stolze Hoffnung und selbst hier im Lande glaubte man, daß der Sohn der *Ponza* im stande sein könnte, die Abgesandten aus den österreichisch-ungarischen Ställen zu schlagen. Ursprünglich sollten mehr Pferde im Deutschen Derby laufen, zum Schluß aber schrumpfte die Zahl der aus dem österreichisch-ungarischen Lager kommenden Aspiranten auf das Deutsche Derby auf drei zusammen. Wird der beste unter diesen dreien gut genug sein, *Pathos* schlagen zu können? Diese Frage wurde in den letzten Tagen hier und in Deutschland in allen Sportzirkeln auf das lebhafteste erörtert. Sie ist leider sehr rasch gegenstandslos geworden, denn am Mittwoch erfolgte die Streichung von *Pathos* aus dem Deutschen Derby. Damit sind unsere Pferde des gefährlichsten Gegners ledig. Leicht aber wollen die deutschen Rennställe denselben den Sieg nicht machen, sie stellen ihnen eine größere Schar von Gegnern entgegen, wie nachstehende Starterliste zeigt:

G. Buggenhagens F.-St. *Rettungs-Medaille* v. Pride—Mary Rone, 56½ *kg* (Solloway)	Beauchamp
A. v Kaullas schw. St. *Lucca* v. Cazabat—Lucerna, 56½ *kg* (G. Johnson) . . .	Boardman
A. Klonne's F.-H. *Tire-haut* v. Gouverneur—La Toison d'Or, 58 *kg* (F. Althoff) .	Weatherdon
F. Linders br. H. *Was-mer's-denn* v. Ausmarker—Waldfee, 68 *kg* (J. Nowack) .	Hill
Frh. Ed. v. Oppenheims dbr. H. *Real Scotch* von Realist—Schottland, 58 *kg* (H. Brown)	K. Cannon
G. v. Rohonczys dbr. H. *Ezerkilencszázegy* v. Jack o'Lantern — Ezredév, 58 *kg* (Metcalf)	Lewis
Bar. G. Springers F.-H. *Bon marché* v. Bona Vista—Edelweiss, 58 *kg* (Hyams) .	Taral
Gf. L. Trauttmansdorffs F.-H. *Con amore* v. Matchbox—Grisette, 58 *kg* (H. Reeves)	Stern
Weinbergs br. H. *Somali* v. Missal—Minnehaha, 58 *kg* (Walker)	Van Dusen
Dess br. H. *Bajo* v. Fulmen—Bayolia, 58 *kg* (Walker)	Coburn

Eine genaue Besprechung der Chancen der Pferde aus dem deutschen Lager ist nicht notwendig, denn die Überlegenheit von *Real Scotch* über seine heimatlichen Altersgenossen ist so offenkundig, daß es überflüssig erscheint, sie durch Aufzählung der Siege des Gewinners des Henckel-Rennens und durch Anführung der Leistungen der andern Deutschen neuerlich überzeugend darzutun. Ihm zunächst ist vielleicht *Was-mer's-denn* zu nennen, jener Hengst, der im vorigen Jahre als Zweijähriger in Österreich-Ungarn absolut keine Rolle hat spielen können und der heute einer der besten Dreijährigen Deutschlands ist. Dürfte man über *Was-mer's-denn* urteilen, dann käme gar keiner der Deutschen gegen unsere drei Pferde in Betracht und man müßte, ohne der Überschätzung der heimischen Pferde geziehen werden zu können, dieselben hoch über die deutschen stellen. Mit *Was-mer's-denn* allein darf man nun aber nicht rechnen, man muß auch noch andere Gesichtspunkte ins Auge fassen, will man das Verhältnis unserer Pferde zu den deutschen feststellen. Dazu dient denn auch eines der letzten deutschen Rennen, der Große Hansa-Preis. *Sorrento* hat denselben unter dem Steeplergewichte von 65 *kg* im Handgalopp gewonnen und mäßiger Vierter war *Nephrit*, der nur 52 *kg* im Sattel hatte. *Nephrit* steht nun unter den Dreijährigen Deutschlands in vorderer Reihe, *Sorrento* aber würde bei 13 *kg* Unterschied von einer ganzen Schar österreichisch-ungarischer Dreijähriger geschlagen werden. So ließ *Vaduz* im Staatspreis am 5. Mai in Budapest *Sorrento* unter Altersgewicht sechs Längen hinter sich und *Nephrit* konnte bei zehn Pfunden zu seinen Gunsten nicht in die Nähe von *Sorrento* kommen. Was aber ist *Vaduz* gegen *Con amore* und *Bon marché*! Man mag die Sache von verschiedenen Seiten aus betrachten, man kommt immer wieder zu der Erkenntnis, daß die deutschen Pferde nahezu gar

keine Chancen gegen die Vertreter unserer Stalle haben.

Daß *Con amore* und *Bon marché* über eine Distanz von 2400 *m* besser als *Ezerkilencszazegy* sind, darüber kann kein Zweifel obwalten. Schwieriger ist die Frage zu entscheiden, ob man in *Bon marché* oder in *Con amore* den vermutlichen Gewinner des Deutschen Derbys erblicken darf. Die beiden Hengste sind dreimal auf einander getroffen; zuerst im vergangenen Jahre im Austria-Preis, in welchem *Con amore* bei sieben Pfund zu seinen Gunsten *Bon marché* mit vier Langen für das zweite Geld schlug, dann heuer in den Trial-Stakes, in welchen *Bon marché* nur knapp gegen *Keringo* unterlag, wahrend *Con amore* keinen Schritt gehen wollte, und endlich im Konigspreis, in dem *Con amore* bei vier Pfunden zu seinen Gunsten sechs Langen vor *Bon marché* das Ziel passierte. Sieht man von den Trial-Stakes ab, so muß man *Con amore* den Vorzug vor dem Springerschen Hengste einraumen. Da weiters der Gewinner des Österreichischen Derbys fraglos über 2400 *m* hinwegkommt, wahrend das Stehvermogen von *Bon marché*, der ziemlich allgemein als Flieger angesehen wird, noch nicht erwiesen ist, so scheint es wohl angezeigt, eher in

Con amore

wie in *Bon marché* den Gewinner des Deutschen Derbys zu erblicken. Als ziemlich wahrscheinlich, um nicht zu sagen sicher aber darf man annehmen, daß das Ende des Rennens sich zwischen diesen beiden Pferden abspielen wird, vorausgesetzt natürlich, daß dieselben vollkommen gesund zum Pfosten gehen.

ZUM KRAKAUER MEETING.

Der Rennplatz in Krakau wurde heuer zum Schauplatz für die bisher in Lemberg abgehaltenen Rennen ausersehen. Die Hauptursache der Verlegung der Lemberger Rennen nach Krakau liegt in der Unbrauchbarkeit der Tribünen und der Stallungen des alten Lemberger Rennplatzes. Man wagte es nicht mehr, dort Rennen abzuhalten, die Neuanlage eines Rennplatzes, zumindest die Neuaufführung der notwendigen Bauten konnte aber nicht erfolgen, weil es dem Nationalverein an den hiezu nötigen Mitteln gebricht. Es wurden von ihm wohl Unterhandlungen mit der Stadtgemeinde Lemberg eingeleitet, in der Absicht, diese zur Freigabe des entsprechenden Kapitals zu bewegen, allein die Verhandlungen konnten nicht vorwarts kommen und haben auch bis heute noch kein Resultat gezeitigt. So sah sich denn der Nationalverein genötigt, den Schauplatz seiner Rennen nach Krakau zu verlegen.

Schade um die Lemberger Rennbahn, die eine der ältesten der Monarchie war. Schon seit einer langen Reihe von Jahren waren in der Hauptstadt Galiziens Rennen abgehalten worden, die namentlich zu jener Zeit, da *Przedswit* die himmelblaue Jacke des seither verstorbenen Grafen Johann Tarnowski im Österreichischen Derby zum Siege trug, in gutem Ansehen standen. Als der Rennplatz in Prag blühte und in Ödenburg noch große Flachrennen abgehalten wurden, da war auch der Lemberger Rennplatz eine gerne aufgesuchte Pflegestatte des Rennsports. Da kam das letzte Dezennium des letzten Jahrhunderts und da und dort tauchten neue große Rennbahnen auf. Der ungarische Herrenreiter-Verein gründete Alag, der Krakauer Rennverein trat ins Leben und hielt in Krakau große Rennen ab, der Ungarische Jockei-Klub schuf eine zweite Rennbahn in Tátra-Lomnicz, die bosnische Landesregierung legte eine prachtige Rennbahn in der Nahe von Ilidze an und gab Riesenpreise, und schließlich entschloß sich sogar der Jockei-Klub in Österreich dazu, in Kottingbrunn eine neue Rennbahn zu erbauen. Einer derartigen Konkurrenz war der Lemberger Rennplatz natürlich nicht gewachsen. Alle Anstrengungen, welche der Galizische Rennverein machte, um die großen Rennstalle nach Lemberg zu locken, waren vergebens, die Expeditionen nach dem Norden des Reiches wurden immer seltener und immer bescheidener. Selbst die Ausschreibung von sehr großen Rennen, welche die sehr bescheidenen Mittel der genannten Renngesellschaft weit überstiegen, übte nicht die erwartete Anziehungskraft aus. Und als dann im Jahre 1897 der mit nicht weniger als 25.000 K dotierte Große Preis von Lemberg gar von nur drei und noch dazu ziemlich maßigen Pferden bestritten wurde, da sah der Rennverein ein, daß das Spiel verloren war. Er zog aus der reservierten Haltung der großen Rennstalle die nötigen Konsequenzen und gab seinem Meeting von da an fast ausschließlich lokalen Charakter. Die Lemberger Rennen waren galizische Rennen geworden. Die Erstarkung der galizischen Vollblutzucht und namentlich der edleren Halbblutzucht kam dem Verein bei dieser Wandlung zu Hilfe und so verliefen denn diese galizischen Rennen ziemlich gut.

Als der Galizische Rennverein sich zu dieser Schwenkung entschlossen hatte, stand er schon auf schwachen Füßen und in der ordentlichen Generalversammlung am 25. Juni 1900 wurde die Liquidation des Galizischen Rennvereines beschlossen. 48 Stunden spater wurde ein neuer Verein geschaffen, der fast durchwegs aus Mitgliedern des aufgelösten Galizischen Rennvereines bestand und an die Spitze der neuen Renngesellschaft, welche den Titel: »Nationalverein für Pferdezucht und Rennen« führte, trat Gra Stanislaus Siemienski-Lewicki, der damals einer der bedeutendsten galizischen Rennstallbesitzer war und eine Autoritat auf dem Gebiete des Rennwesens und der Pferdezucht in Galizien ist. Er setzte es durch, daß die osterreichische Regierung der galizischen Pferdezucht eine ausgiebigere Unterstützung zu teil werden ließ als vordem und unter seiner Führung erzielte der Lemberger Nationalverein ganz schöne Resultate. Ein Rennbetrieb, der sich auf eine sich in ziemlich engen Grenzen bewegende Zucht stützt, muß im Anfang begreiflicherweise mit bescheidenen Mitteln arbeiten und kann sich nur schrittweise entwickeln. Der Nationalverein schien ganz gute Bahnen zu wandeln und man durfte ihm zu Beginn dieses Jahrhunderts eine gedeihliche Entwicklung prophezeien. Unglücklicherweise aber ereigneten sich in der letzten Zeit Vorfalle, die nicht dazu angetan waren, den Rennsport in der östlichen Halfte Galiziens zu popularisieren. Der vielbesprochene Verfall, welcher zur Annullierung der am 20. Oktober 1903 in Sedziszów abgehaltenen Rennen führte, versetzte der Sache des Rennsports in Ostgalizien einen herben Schlag. Er hatte zunachst zur Folge, daß Graf Stanislaus Siemienski, welcher den famosen Veranstalter der »Rennen mit Ausschluß der Öffentlichkeit« mit seiner integren Persönlichkeit weder decken konnte noch wollte, sich von der Leitung des Nationalvereins zurückzog und außerdem seinen Rennstall auflöste. Nunmehr steht als Vizeprasident der obengenannten Renngesellschaft Graf Josef Koziebrodzki vor, ein energischer und tatkraftiger Mann, ein begeisterter und opferwilliger Anhanger des Rennsports und der Vollblutzucht, der den Nationalverein auf die einst ertraumte Hohe führen durfte.

Die Nennungen für die heute beginnenden Krakauer Rennen sind ziemlich gut ausgefallen und wenn es auch keine großen Felder geben wird, so wird man doch auf manche interessante Konkurrenz rechnen dürfen.

Das Maiden-Hürdenrennen, mit welchem die heutigen Ereignisse eingeleitet werden, ist *Pauszówka* zuzusprechen, welche sich vornehmlich mit *Perkal* abzufinden hat.

Das Verkaufsrennen der Hengste ist ein gutes Ding fur *Reporter*, hinter dem *Batran* Zweiter werden durfte.

Das Verkaufsrennen wird wahrscheinlich an den Trager der Zangenschen Farben fallen. Der Erwählte des Grafen Oskar Potocki ist am gefährlichsten.

Der Staatspreis liegt wohl zwischen *Wnuczka* und *Liszka*.

Im Galizischen Zuchtrennen ist *Camelotte* [illegible] zu schlagen. *Octavius* wird Zweiter werden.

In der Offiziers-Steeple-chase sind *Fortune* und *Lidictrip* am besten im Gewichte weggekommen.

Tips für heute:
Maiden-Hürdenrennen: *Pauszówka—Perkal.*
Verkaufsrennen der Hengste: *Reporter—Bátran.*
Verkaufsrennen: Stall Zangen—Stall Graf O. Potocki.
Staatspreis: *Wnuczka—Liszka.*
Galizisches Zuchtrennen: *Camelotte—Octavius.*
Offiziers-Steeple-chase: *Fortune—Lidictrip.*

AUS ASCOTS ALTEN TAGEN.

»Royal Ascot« nennt der Englander die Rennbahn, auf der alljährlich im Juni das große Meeting mit den Riesenpreisen abgehalten wird, dessen Rennen zum größten Teil fast nur von Pferden ganz hervorragender Klasse bestritten werden. Die berühmten Rennen von Ascot sind schon sehr alt, alter als die meisten anderen großen Konkurrenzen Englands. So wurde zum Beispiel der Ascot Gold Cup bereits im Jahre 1807 gegründet, kann also ehestens sein hundertjahriges Jubilaum feiern. Bereits im Jahre der Grundung des Cup gab es vier Renntage in Ascot. Der königliche Hof wohnte damals den Rennen bei, eine kolossale Zuschauermenge fand sich ein und die Zahl der zwei-, vier- und sechsspannigen Wagen war eine ganz bedeutende. Der Wert des ersten Gold Cup betrug 100 Guineen, zu welcher Summe dann noch die dem Sieger zufallenden Einschreibgebühren von je zehn Guineen pro Pferd kamen. Von den zwolf genannten Pferden liefen vier. Das Rennen schien ungemein offen, denn die Wetten standen 6 : 4 *The Hawk*, 5 : 2 *Master Jackey*, 3 : 1 *Miss Coiner*, 5 : 1 *Sir Peregrine*. *Master Jackey* gewann mit einer halben Lange gegen *The Hawk*. Es waren zwei Dreijahrige, die damals im Vordertreffen einkamen, spater wurde der Gold Cup, der übrigens in der Zeit von 1845 bis 1853 den Namen The Emperor's Plate führte, viel öfter von alteren als von dreijahrigen Pferden gewonnen. Es ist auch bemerkenswert, daß ein einziges Pferd, namlich *Blue Gown* im stande war, in ein und demselben Jahre das englische Derby und den Ascot Gold Cup zu ge-[illegible]

Dem Meeting vom Jahre 1807 wohnten auch als Prinz von Wales der nachmalige König Georg IV. und sein Bruder, der Herzog von York, bei. Die beiden Fursten besaßen wohl Rennpferde, doch konnten sie keine Erfolge in Ascot erringen. Der Gold Cup wurde nur dreimal von Pferden im Besitze von Mitgliedern der englischen Königsfamilie gewonnen, und zwar 1815 und 1821 von des Herzogs von York *Aladdin* und *The Banker* und 1897 von *Persimmon*, der bekanntlich die Farben des jetzigen Königs trug. Der früher genannte König Georg IV. war als Rennstallbesitzer wohl nicht besonders glücklich, hatte aber einmal die Freude, in einem so bedeutenden Rennen wie dem Goodwood Cup drei seiner Pferde vom Richter placiert [illegible]

Neun Jahre nach der Schaffung des Gold Cup wurden die Handicaps in den Vordergrund geschoben. Die Wokingham Stakes erschienen zuerst 1813 auf dem Programm und wurden in einem Felde von fünfzehn Pferden von des Herzogs von York *Pointer* gewonnen. Als Königin Viktoria von England zur Regierung kam, wurden zwei neue Rennen eingeschoben, welche sich bis auf den heutigen Tag erhalten haben, namlich die Queen's Vase, jetzt Gold Vase, und die St. James Palace Stakes. Aus der ersten Queen's Vase ging als Siegerin Lord Exeters dreijahrige *Mecca* hervor, die St. James Palace Stakes fielen an des Herzogs von Portland *Boeotian*. Das Jahr 1839 brachte wieder zwei neue Rennen, die Ascot Stakes und das Ascot Derby. Die Ascot Stakes wurden von *Marchioness* unter einem Leichtgewichtsreiter H. Bell gewonnen, in dem ersten Ascot Derby triumphierte der englische Derbysieger desselben Jahres *Bloomsbury*. Interessant waren im darauffolgenden Jahre die Wokingham Stakes. Für dieselben wurde unter andern eine Stute gesattelt, auf der man einen ganz kleinen Reiter, fast ein Kind sah. Die Stute trug 3 St. 12 Pf., das sind $24\frac{1}{2}$ *kg*. Die anwesende Königin Viktoria verlangte den kleinen Reiter zu sehen und es wurde ihr der spater zu so großer Berühmtheit gelangte Kitchener vorgeführt.

Im Jahre 1843 wurde der Royal Hunt Cup zum ersten Male gelaufen und von Lord Chesterfield *Knight of the Whistle* unter dem berühmten Jockei N. Flatman gewonnen. Es gab damals 24 Starters, aber das war noch nicht das größte Feld im Royal Hunt Cup, denn 1862 wurden für dieses Rennen 37 Pferde herausgebracht. Bei dieser Gelegenheit sei erwahnt, daß die Rekordzahl von Teilnehmern an englischen Rennen 45 ist. So viele Pferde bestritten den Stewards Cup in Goodwood im Jahre 1861. Das größte Feld in den Ascot Stakes waren im Jahre 1897, als der Franzose *Masque II.* siegte, 21 Pferde, wahrend am Ascot Gold Cup nie mehr als zwolf Vollblüter teilnahmen. Auch diese Zahl gab es nur zweimal, und zwar in den Jahren 1846 und 1857

PHONOGRAPH.

HEUTE Trabfahren in Wien. 3 Uhr.

HEUTE: Rennen in Krakau. 3 Uhr.

HEUTE: Deutsches Derby in Hamburg-Horn.

MITTWOCH den 29. Juni, 5 Uhr nachmittags: Wiener Stromregatta.

IN KARLSBAD nimmt am nachsten Sonntag das diesjahrige Meeting seinen Anfang.

IN ALAG wird heute das zweite Sommer-Meeting eröffnet und übermorgen fortgesetzt.

DIE NACHSTE NUMMER der »Allgemeinen Sport-Zeitung« erscheint am Mittwoch den 29. Juni.

EIN BILLARDBUCH ist wieder erschienen, diesmal von dem englischen Champion Dawson. Siehe: »Billard«.

SPORTFISCHER finden heute unter »Literatur« ein sehr gutes neues Buch besprochen: »Trout Fishing.«

AM 14. JULI halt der Ödenburger Offiziers Rennverein im Kottingbrunner Schlosse seine diesjahrige Generalversammlung ab.

MR. J. ROWSON, der bekannte englische Rennstallbesitzer, ist am Samstag in Windsor im Alter von 49 Jahren gestorben

MR. SIVIER, welcher wegen Verdachtes des Meineides verhaftet worden ist, wurde gegen eine hohe Kaution auf freien Fuß gesetzt.

IN AUTEUIL gelangt heute der Prix de France, die große internationale Herrenreiter-Steeple-chase von 20.000 Franken, zur Entscheidung.

EINE MILLION FRANKEN fast hat M. Edmond Blanc heuer bereits in Frankreich gewonnen Es ist sehr wahrscheinlich, daß er seinen vorjahrigen Gewinnrekord von 1,137.450 Franken heuer schlagt.

CAPT. GEORGE nimmt mit 145.740 K die fuhrende Stellung unter den gewinnreichen Rennstallbesitzern von Österreich-Ungarn vor Graf L. Trauttmansdorff ein, dessen Pferde 135.860 K nach Hause brachten.

IN NEWMARKET beginnt übermorgen das sich über vier Tage erstreckende erste Juli-Meeting. Die Hauptnummern desselben sind die July Stakes, die Stud Produce Stakes, die Princess of Wales Stakes von 10.000 sovs. am Donnerstag und die Fulbourne Stakes.

DAS NORTH DERBY in Newcastle nahm heuer einen interessanten Verlauf. Zuerst kam der 3 auf-Favorit *Andover* in totem Rennen mit *Lochryan* ein, und dann wurde, da die Besitzer wegen der Preisteilung sich nicht einigen konnten, ein Entscheidungslauf angeordnet, in welchem *Andover*, der 5 auf notierte, mit einer Kopflange gegen *Lochryan* siegte.

BON MARCHÉ, *Con amore* und *Ezerkilenczszázegy* verrichten in Hamburg-Horn unausgesetzt gute Arbeit. Damit erscheinen auch die hie und da auftauchenden ungünstigen Gerüchte über *Bon marché* wiederlegt. Taral soll ubrigens mehrfach schriftlich und mündlich sich dahin geaußert haben, daß *Bon marché* im Deutschen Derby schwer zu schlagen sein werde.

DIE GESTÜTSPFERDE des verstorbenen Sir Blundell Maple werden morgen in Newmarket zur Auktion gestellt, und zwar alle Zuchtstuten mit Ausnahme von *Priestess*, funf Deckhengste und vierzehn Jahrlinge. *Common* und vierzehn andere Jahrlinge werden im Oktober versteigert werden, so daß dann die Lady Maple außer der eben erwahnten *Priestess* nur mehr den alten *Royal Hampton* besitzen wird.

DIE STEWARDS von Ascot haben, wie berichtet, *Cossack* in den All Aged Stakes, welche er gegen *Orchid* gewann, wegen unrichtigen Gewichtes disqualifiziert. Sir James Miller appellierte gegen dieses Urteil an das Direktorium des englischen Jockei-Klub und dieser hob die Disqualifizierung wieder auf. Jedenfalls ist der Wortlaut der Proposition für das genannte Rennen sehr unklar und wird wohl geandert werden müssen.

DIE HERREN Viktor Mautner von Markhof und Louis Egyedi haben bereits etlichen Jahrlingen Namen gegeben. So nannte unter anderen der erstangeführte Sportsman *Maisys* Halbbruder *Marius* und *Heidelbeeres* rechte Schwester *Lava*, wahrend Herr Louis Egyedi den in Pest mit 12.800 K bezahlten *F.-H.* v. Mindig—Arabella *Meltó*, *Gavallérs* Halbbruder *Bon Gré* und *Semper idems* rechte Schwester *Szalonka* nannte.

IN HAMBURG führten sich unsere Pferde am Freitag nicht besonders gut auf. Es siegte bloß im Nickel-Rennen *Fodinard*, dem man die allergeringsten Chancen zuerkannt hatte, wahrend *Ezerkilenczszázegy* in diesem Rennen und *Victor* im Großen Hamburger Handicap im geschlagenen Felde einkamen. Die letztere Konkurrenz gewann Herrn H. Suermondts *Colenso* unter $55\frac{1}{2}$ *kg* gegen *Ilonka* ($54\frac{1}{2}$ *kg*), die bekanntlich seinerzeit Herrn E von David gehörte, und gegen *Veda*.

DER KAMPF um das Championat unter den Herrenreitern in Österreich-Ungarn durfte heuer ein sehr lebhafter werden zwischen Herrn K. Krause, welcher bisher 21 Siegesritte absolviert hat, und Oberleutnant Baron H. Eltz, welcher 20mal den Pfosten als Erster passierte. An dritter Stelle folgt dann Oberleutnant H. Hagelin mit 16 Siegen vor Oberleutnant E. Koller, welcher zehn Rennen gewann. Siege feiern konnten außer den Genannten noch 39 Reiter, wahrend 79 Herren erfolglos in den Sattel stiegen.

SIEBEN STADTE stritten sich im grauen Altertum um die Ehre, der Geburtsort Homers zu sein. Und jetzt wollen die Fach- und Tagesblatter von vier Landern den Jockei Stern als Heimatsgenossen reklamieren. Die Englander sagen, Stern sei in England geboren, in Frankreich behaupten viele Blatter, Stern sei ein Franzose, als Stern in Wien ritt, wurde er von hiesigen Zeitungen für einen Leopoldstadter ausgegeben, und da er nun nach Hamburg kommt, um *Con amore* im Derby zu reiten, versichert ein deutsches Blatt sogar, er sei ein Leipziger Kind. In Wirklichkeit ist er ein Englander.

DIE ANWESENHEIT des deutschen Kaisers bei den Rennen am Sonntag in Hamburg gibt einem deutschen Blatte Gelegenheit zu folgender Auslassung: »Ein Schirmherr der Gesamtheit des die Gemüter aus der Schlaffheit des Alltaglichen machtig emporreißenden und zu mannlicher Frische aufrüttelnden Sports, diesen Namen verdient aber der Monarch, der aus den lieblichen Waldbergen des Taunus von der Sensation der fauchenden Maschinenungetüme nach dem Strande der Elbe eilt, wo der edelste der Vierfüßler sich in heißem Ringen streckt, und dann selbst mit dem Kiel des schlanken Schiffes die Fluten durchschneiden wird.« Höher geht's nimmer!

DIE STREICHUNG von *Pathos* aus dem Deutschen Derby, welche erfolgte, weil sein Husten starker geworden war, hat im deutschen Sportlager die höchste Bestürzung erregt und nun ist man sich in Deutschland darüber klar, daß der reiche Preis außer Land gehen müsse. Dies geht aus verschiedenen Äußerungen der deutschen Fachpresse hervor. Die »Sp.-W.« schreibt: »Die allgemeine Sache hat durch die Streichung des Graditzers einen schweren Schlag erlitten. War doch *Pathos* das einzige Pferd, dem wir eine vollwertige Chance, das Derby gegen Österreich-Ungarn zu verteidigen, zugetraut hatten. Nun ist jede Möglichkeit, unser größtes Rennen im Lande zu behalten, abgestorben.« Der »D. Sp.« glossiert die Streichung von *Pathos* folgendermaßen. »Nichts Widrigeres konnte sich ereignen, nichts passieren, was die frohen Hoffnungen, mit denen wir der Entscheidung des großen Rennens entgegensehen zu müssen meinten, mehr gedämpft hatte. Zwar fallt mit dem einen nicht der ganze deutsche Heerbann; *Real Scotch*, der Henckel-Sieger, *Somali*, der Gewinner des Silbernen Schildes, *Lucca*, die Diana-Preis-Siegerin, sind noch da; aber einen vollgultigen Ersatz wird, so fürchten wir, keiner von ihnen bilden und die Resignation, daß auch das Derby des Jahres 1904 über die schwarz-gelben Grenzpfähle wandert, tritt in ihr Recht.« Der »Sporn« endlich, der die Reugelderklarung für *Pathos* für befremdlich erklart, kommt in einer Besprechung des Deutschen Derbys zu dem Schlusse, daß das Rennen zwischen *Bon marché* und *Con amore* liegen müsse.

DIE WIENER STROMREGATTA, welche am nachsten Mittwoch, Peter- und Paulstag, stattfindet, verspricht hochinteressant zu werden. Wahrend im vergangenen Jahre der Stromachter den heißesten Kampf brachte, bildet diesmal die Donaumeisterschaft im Einser den Mittelpunkt der Ereignisse, denn abermals ertönt hierin die Losung: Hie Österreich, hie Ungarn! Österreichs Rennrudererschaft ist wiederum durch Otto Pitschmann vom Linzer Ruder-Verein »Wiking« vertreten, wahrend Ungarn mit zwei erstklassigen Skullern, Karl Leviczky vom National-Ruderverein und Lórant von Parniczky von der »Pannonia«, Pest, in den Kampf zieht. Dieses Rennen durfte zu einem heißen Ringen fuhren; handelt es sich doch für Österreich darum, die durch manche Jahre bewiesene Superiorität des Nachbarlandes zu brechen, und fur Ungarn, sie gegen den Ansturm zu verteidigen. Auch der Klinker-Vierer, für welchen funf Boote angemeldet sind, sowie der Klinker-Einser werden schone sportliche Schauspiele abgeben. Der Wiener Regatta-Verein hat einen großen Dampfer gemietet, der um $\frac{1}{4}$4 Uhr nachmittags von der Reichsbrücke und um $\frac{1}{4}$5 Uhr von Nußdorf abfährt, und auf welchem dem Publikum Platz (Preis 2 K) zur Verfügung stehen Dieser Dampfer wird die kampfenden Boote in jedem Rennen begleiten, so daß den Zuschauern Gelegenheit geboten ist, in der angenehmsten und bequemsten Weise alle Phasen der Rennen mitanzusehen.

A. HUBER, k. und k. Hofphotograph, Wien, I. Stephansplatz 2, und IV. Margaretenstraße 36, Spezialist für sportliche Aufnahmen.

DER »JUNI-KALENDER 1904« von Victor Silberer welcher soeben erschien, enthalt die vollstandigen Resultate aller heuer bis jetzt in Wien, Pest, Alag, Ödenburg, Preßburg, Kaschau, Czernowitz, Krakau, Totis und Meran gelaufenen Rennen mit genauen statistischen Tabellen über die Erfolge der Rennstallbesitzer, Pferde, Vaterpferde, Herrenreiter und Jockeis Für die Besucher der kommenden Ereignisse ist dieses hübsch ausgestattete Büchlein ein ungemein wichtiger, eigentlich unentbehrlicher Behelf. Preis 1 K.

Dasselbe.

Er: »So können wir nicht mehr weiterleben; wir kaufen uns einen Revolver.« —

Sie: »Ach, dann kaufen wir uns doch lieber ein Automobil!« (»Meggendorfer-Blatter.«)

L'employe: »Impossible d'accepter ce paquet l'adresse [illegible]«

Le Monsieur: »L'adresse est mal ecrite?«

L'employe: »Parfaitement il y a deux mots impossibles a dechiffrer.«

Le Monsieur: »Lesquels?«

L'employe: »Durand et Carcassonne.«

RENNEN.

TERMINE.

ÖSTERREICH-UNGARN.

Alag (II. Sommer-Meeting) . . . . . 26., 28., 29. Juni, 1., 3. Juli
Krakau (Lemberger Nationalverein) . . . . 26., 29. Juni, 3. Juli
Sarajevo . . . . 29. Juni
Karlsbad . . . . 3., 5., 7., 10., 12., 14., 17. Juli
Siófok . . . . 9., 10. Juli
Kottingbrunn (Offiziers-Rennverein) . . . . 10., 14. Juli
[illegible]
Kottingbrunn . . . 24., 26., 28., 30., 31. Juli, 2., 4., 6., 7. August
Pest (Sommer-Meeting): 14., 15., 17., 18., 20., 21., 23., 25., 27., 28., 30. August, 1. September
Wien (September-Meeting): 4., 6., 8., 10., 11., 13., 15., 17., 18. September
Alag (September-Meeting) . . . . 4., 6., 8., 11. September
Großwardein . . . . 17., 18. September
Pest (Herbst-Meeting): 22., 24., 25., 27., 29. September, 1., 2., 4., 6., 8., 9., 11. Oktober
Maros-Vásárhely . . . . 23., 25. September
Eperjes . . . . 2. Oktober
Klausenburg . . . . 2., 9., 16. Oktober
Groß-Kikinda . . . . 16. Oktober
Wien (Oktober-Meeting): 16., 18., 20., 22., 23., 25., 27., 29., 30. Oktober
Arad . . . . 22., 23. Oktober
Pardubitz . . . . 30. Oktober
Alag (November Meeting) . . . . 3., 5., 6. November

DEUTSCHLAND.

Regensburg . . . . 26. Juni
Hamburg-Horn . . . . 26., 27. Juni
Bremen . . . . 2., 3. Juli
Hannover . . . . 3., 4. Juli
Breslau . . . . 10., 11. Juli
Harzburg . . . . 10., 12., 14., 16., 17. Juli
Köln . . . . 17. Juli
Berlin-Hoppegarten . . . . 18. Juli
Berlin-Karlshorst . . . . 21. Juli
Hamburg-Groß-Borstel . . . . 24. Juli
Münster . . . . 24., 25. Juli
Doberan . . . . 25., 26., 27. Juli
Neuß . . . . 31. Juli

ENGLAND.

Newmarket . . . . 28., 29., 30. Juni, 1., 12., 13., 14. Juli
Worcester . . . . 30. Juni, 1. Juli
Alexandra Park . . . . 2., 30. Juli
Nottingham . . . . 4., 5. Juli
Pontrefact . . . . 6. Juli
Lingfield . . . . 8., 9. Juli
Haydock Park . . . . 8., 9. Juli
Sandown Park . . . . 15., 16. Juli
Hamilton Park . . . . 15., 16. Juli
Leicester . . . . 18., 19. Juli
Liverpool . . . . 20., 21. Juli
Windsor . . . . 22., 23. Juli
Goodwood . . . . 26., 27., 28., 29. Juli

FRANKREICH.

Auteuil . . . . 26., 30. Juni, 3., 10. Juli
Maisons-Laffitte . . . 28. Juni, 7., 12., 17., 21., 28., 31. Juli
Colombes . . . . 29. Juni, 6., 13. Juli
Saint-Ouen . . . . 1., 15., 18., 25. Juli
Saint-Cloud . . . . 4., 11., 14., 24. Juli
Compiègne . . . . 5., 19. Juli
Enghien . . . . 22. Juli

PROGRAMME.

Krakau 1904.

(Lemberger National-Verein für Pferdezucht und Rennen.

Erster Tag. Sonntag den 26. Juni. 3 Uhr.

I. MAIDEN-HURDENR. 1250 K. 2400 *m.*

Perkal 5j.	74½ *kg*	Fortune 4j.	68 *kg*
Donna 4j.	68 »	Rigó 4j.	68 »
Pauszówka 4j.	65 »		

II. VERKAUFSR. D. HENGSTE. 1950 K. 2400 *m.*

Escamillo 5j.	62½ *kg*	Reporter 3j.	56½ *kg*
Mormglen 4j.	62½ »	Bátran 3j.	56½ »
Altok 3j.	56½ »		

III. VERKAUFSR. 1250 K. 1600 *m.*

Escamillo 5j.	65 *kg*	Doboka 4j.	63½ *kg*
Menyasszony 5j.	65½ »	Pamacs 4j.	63½ »
Jam 5j.	63½ »	Altok 3j.	62 »
Catania 3j.	58½ »	Rother bon 3j.	63 »
Wiatrówka 3j.	54½ »	Lovrana 3j.	58½ »

IV. GOLDPOKAL.*) Ehrenpreis. 3j. 2000 *m.*

V. STAATSPR. 1450 K. 2000 *m.*

Santuiza 4j.	61 *kg*	Serba 4j.	61 *kg*
Liszka 5j.	63½ »	Nasze wasze 3j.	55 »
Wnuczka 4j	61 »		

VI. GALIZISCHES ZUCHTR 5000 K. 3j. 2000 *m.*

Policeman	59 *kg*	Mitrega	57½ *kg*
Hejże na Soplice!	59 »	Octavius	64 »
Camelotte	57½ »		

VII. OFFIZIERS-ST.-CH. Hcp. 1500 K. 4000 *m.*

Joconde 6j.	76 *kg*	Korona 5j.	65 *kg*
Mr. Dollar 5j.	74 »	Svengali a.	64 »
Chorazy a.	72½ »	Fortune 4j	62½ »
Lidictrip 5j.	72½ »	Dalia 5j.	62½ »
Biszcze a.	67½ »	Donna 4j.	60 »

NOTIZEN.

LESTER REIFF ist in London eingetroffen. Er hofft die Reitlizenz wieder zu erhalten.

VADÖR soll im Preis von Schönau in Kottingbrunn von Csompora gesteuert werden.

EINGEGANGEN ist die 1899 geborene *Annie* v. Coureur—Black Agnes aus dem Besitze des Rittmeisters Julius von Makay.

UBERMORGEN sind die ersten Reugelderklärungen für den Großen Ambrosius-Preis 1905 von 100.000 Lire in Mailand abzugeben.

TOM LOATES weilt derzeit zum Kurgebrauche in Karlsbad. Man wird den berühmten englischen Jockei wohl auch bei den Rennen in der Sprudelstadt sehen.

AUS DEM STALLE des Herrn Eugen Boross gehen *[illegible]ogdr*, *Arizona* und *Lady Russel*, aus dem Stalle des Herrn Koloman von Szemere vier Pferde nach Karlsbad.

NUR EINEN ZWEIKAMPF durfte der Preis von Franzensbad am Sonntag in Karlsbad bringen, denn hiefür wurden bloß je zwei Pferde des Herrn Anton Dreher und des Capt. Z. genannt.

*) [illegible]

MAIKONIG unter Oberleutnant E. Koller, *Hogy volt* unter Oberleutnant Baron Hugo Eltz und *Villemer* sind als ziemlich sichere Teilnehmer an der Karlsbader Offiziers-Steeple-chase anzusehen.

SORRENTO, der Gewinner des Großen Hansapreises, wird morgen im Renard-Rennen in Hamburg-Horn laufen. Es durfte ihm nicht schwer fallen, aus diesem Rennen als Sieger heimzukehren.

REUGELD erklarte Graf Lad. Hunyady für die zweijahrige *Follette* im Graf Nikolaus Esterhazy-Memorial zu Wien 1904 und Herr Béla von Liptay für *Cséllovo* in allen Engagements in Österreich-Ungarn.

CICERO ist als der beste unter den bisher in der Öffentlichkeit erschienenen Zweijahrigen Englands anzusehen. Der *Cyllene*-Sohn hat merkwürdigerweise weder im Middle Park Plate noch im Dewhurst Plate ein Engagement.

NUGOMMORV ist sicherer Teilnehmer am Karpathen-Preis. Der Hengst geht mit größten Siegeschancen zum Pfosten und wird überhaupt nicht leicht zu schlagen sein. Er teilt sich mit *Bon amie* in die Stellung des Favorits für dieses Rennen.

TRAINER HATTON, der bekanntlich seinerzeit bei uns tatig gewesen ist, aber nun schon seit mehreren Jahren in Rußland weilt, kam kurzlich in Warschau beim Abspringen von der elektrischen Straßenbahn zu Fall und zog sich einen Beinbruch zu.

PALMY DAYS, die Gewinnerin des vorjahrigen Liverpool-Autumn-Cup, ist aus dem Kampfe um das Northumberland Plate am Mittwoch in Newcastle als Siegerin hervorgegangen gegen *Sandboy* und *Merry Andrew.* Sieben andere Pferde vervollstandigten das Feld.

JOCKEI FEARIS, der seine Lehrzeit in England absolvierte, dann mehrere Jahre in Deutschland für den Stall des Herrn G. von Bleichröder tatig war und hierauf einige Zeit in Frankreich ritt, um schließlich vor drei Jahren nach Rußland zu gehen, ist in der Vorwoche in Warschau plotzlich gestorben.

ZWEI TRAGER deutscher Farben haben in der Karlsbader Offiziers-Steeple-chase die höchsten Gewichte erhalten, namlich *Nordpol* 80 *kg* und der alte *Baltavár* 77½ *kg.* Der Wiener Armee-Steeple-chase-Sieger *Villemer* und *Néha-Néha* folgen mit je 75 *kg* vor *Le Mioche* mit 74 *kg*. *Maikonig* mit 72½ *kg* etc.

DIE AUSSICHTEN *Hegaus* im Sprudel-Handicap in Karlsbad stellt der »Sporn« als rosige dar. Er meint, daß der Hengst des königlich wurttembergischen Privatgestüts Weil »mit einer guten Chance zum Start geht, zumal er tiefen Boden liebt, was in Karlsbad ja wohl regelmaßig der Fall zu sein pflegt«

J. J. GRIFFITHS, der vor einigen Jahren bei uns ritt, aber keine besonderen Erfolge erzielen konnte und schließlich kein Engagement mehr fand, ist am Mittwoch in Chester gestorben. In seinen ganz jungen Jahren war Griffiths einer der begehrtesten Leichtgewichtsjockeis Englands, leider aber verlor er bald seine gute Form.

107 PFERDE wurden für den Grand Prix du Cercle international genannt, der am 7. August in Vichy zur Entscheidung gelangt. Unter den gemeldeten Pferden befinden sich *La Camargo*, *Ajax*, *Gouvernant*, *Fifre II.*, *Lortot* etc. Das Zusammentreffen von *La Camargo* mit *Ajax* mußte dieses Rennen zu einem Sensationsereignis gestalten.

DIE NENNUNGEN aus unseren Stallen für die großen Hindernisrennen in Baden-Baden sind sehr schwach ausgefallen. Es wurden bloß *Socius* für das Alte Badener Jagdrennen, *Prima*, *Corelli II.*, *Csurgó*, *J'insiste* und *Aconit* für die Saida-Steeple-chase und fur die Große Badener Handicap-Steeple-chase und endlich *Sphinx Csevek* und *Csurgó* für das Fremersberg-Hürden-Handicap gemeldet.

HUSSEIN aus dem Stalle des Oberleutnants Artur Van Aken von Quesar fand in Oberleutnant Baron Theodor Mirbach einen neuen Besitzer. Herr Viktor von Mautner erwarb die Jahrlingsstute von Velasquez—Criosphinx von Herrn Theodor Meichl und Dr. Artur Egyedi gab *Mester* an Oberleutnant K. v. Ujhelyi ab. Graf Gabriel Vay kaufte *Csakis* von Oberleutnant Friedrich von Kállay, wahrend Mr. Whites *Qualitat* nach Deutschland wanderte.

F. TARAL hat die Fuhrung unter unseren Flachrennjockeis mit 30 Siegesritten vor H. Lewis, der mit 24 Erfolgen an zweiter Stelle folgt. Der Dritte in der Siegerliste ist M Martinkovich, der durch seine großen Erfolge in Krakau die Zahl seiner Siege auf 22 gebracht hat. Über zehn Sieger steuerten noch R. Cleminson (19), G. Janek (17), F. Bonta (17) und R. Huxtable (11). Auf der Hindernisbahn waren Csompora und Slinn mit je zehn gewonnenen Rennen die erfolgreichsten Jockeis vor H. H. Huxtable und U. Rosak, welche mit je sechs Siegen vor Fejes (5), Fr. Lawton (3) und Machan (3) stehen.

145.740 KRONEN zeigt das Gewinnkonto des Capt. George, welcher die führende Position unter den heuer siegreichen Rennstallbesitzern in Österreich-Ungarn einnimmt vor Graf L. Trauttmansdorff mit 135.860 K und Graf E. Degenfeld mit 114.870 K. Über 50.000 K gewannen noch acht Rennstallbesitzer, namlich die Herren Andor von Péchy (98.010 K), Baron M. Herzog (82.000 K), Anton Dreher (76 660 K), Viktor von Mautner (73.400 K), Louis Egyedi (69.455 K), Baron S. Uechtritz (65.705 K), P. Mravik (58.220 K) und N. v. Luczenbacher (53.040 K). Unter den gewinnreichen Vaterpferden brachte es *Dunure* als einziger Hengst über 200.000 K; *Matchbox* und *Bona Vista* überschritten 100.000 K und die Produkte von fünf weiteren Hengsten gewannen über 50.000 K. Die genaue Liste jener acht Vaterpferde, deren Produkte über 50.000 K auf ihr Konto brachten, folgt [illegible]

	Gewinnende Pferde	I.	II.	III.	Kronen
		G e l d e r			
Dunure	19	24	12	8	214.451½
Matchbox	13	12	11	7	193.940
Bona Vista	24	21	20	8	124.200
Pardon	7	9	11	2*)	92.370
King Monmouth	19	12	29	8	90.850
Tokio	21	16	16	9	81.698
Gaga	20	27	17	10*)	70.140
Ganache	19	23	14	13	61.140

*) Und ein viertes Geld.

TRABEN.

TERMINE.

Wien (Sommer-Meeting) . . . . [illegible] Juni
Baden bei Wien 29. Juni, 3., 7., 10., 14., 17., [illegible] 27. Juli, 3., 7., 11., 14., 15., 18., 21., 25., 28. August
Altona-Bahrenfeld: 17., 20., 24., 27. Juli, 7., 10., 14., 17., 21., 22. August
Gmunden . . . . 31. Juli, 2. August
Linz . . . . 11.—18. September
Wien (Herbst-Meeting): 22., 25., 29. September, 2., 4., 6., 9., 13. Oktober
St. Pölten . . . . 16. Oktober, 19.

PROGRAMME.

Wien, Sommer-Meeting 1904.

Siebenter Tag. Sonntag den 26. Juni. 3 Uhr.

I. RENNEN I. KL. FUR DREIJ. 2000 K. 2700 [illegible]

Wienerin	2700 *m*	Wienerwalderin	2740 *m*
Winkelschreiber	2700 »	Baukban	2740 »
Arabella H.	2700 »	Lora	2780 »
Ondine	2700 »	Baronin L.	2780 »
Birdie	2700 »	Bandit	2780 »
Agathe H.	2700 »	Ideal	2780 »
Swell	2740 »	Czicza	2780 »
Vértes	2740 »	Lila Simmons	2820 »
Athos	2740 »	Pexi	2860 »

II. TROSTRENNEN. II. KAT. 2000 K. 2800 *m.*

Aufpasser	2800 *m*	Tugendbündlerin	2875 *m*
Soci	2800 »	Wechselbalg	2875 »
Radlerin	2825 »	Winzerin	2900 »
Nachtschatten	2825 »	Nerina W.	2900 »
Cyrano	2825 »	Fünfhauserin	2900 »
Humbert	2825 »	Palma d'Olivo	2925 »
Eos	2825 »	Wilhelmi	2950 »
Secretar	2875 »		

III. MAIDENRENNEN. 1500 K. 2600 *m.*

Sürgös N.	2600 *m*	Aza	2625 *m*
Michel Warwick	2600 »	Flash	2625 »
Ergo	2600 »	Fakir	2650 »
Aristoteles H.	2600 »	Fatinitza B.	2700 »

IV. JUBILAUMS-PREIS. 7000 K. 2800 *m.*

Eos	2800 *m*	Aspasia	2850 *m*
Patriot	2800 »	Alice K.	2850 »
Aufpasser	2800 »	Marchen H.	2875 »
Star	2800 »	Benedict	2900 »
Soci	2800 »	Antonia	2900 »
Oetscher	2825 »	Brummbar	2900 »
Lady Warwick	2825 »	Tutti	2950 »
Pexi	2850 »	Dominik	2950 »
Daisy	2850 »		

V. INTERNAT. RENNEN. 2600 K. 2600 *m.*

Leopoldine II.	2600 *m*	Jubilaumsfohlen	2675 *m*
Wilhelmi	2600 »	Páva H.	2675 »
Limbus	2625 »	Lady Constantina	2675 »
Vaselin	2625 »	Princess Constantine	2675 »
Ines	2625 »	Baron	2675 »
Herr Vetter	2625 »	Darling Girl	2725 »
Merry Simmons	2650 »	Dolly Dillon	2775 »
Hilda King	2650 »	Belle Kuser	2775 »
Kentucky Wilkes jr.	2650 »		

VI. TROSTRENNEN III. KAT. 1500 K. 2700 *m.*

Faïnos	2700 *m*	Waldgeist	2740 *m*
Sweet Briar	2700 »	Palme	2780 »
Lady Smith	2700 »	Aufpasser	2780 »
Obersteiger	2700 »	Nachtschatten	2800 »
Allentown	2700 »	Cyrano	2800 »
Sunol	2720 »	Funfhauserin	2900 »

VII RENNEN I. KAT. 2600 K. 2800 *m.*

Wechselbalg	2800 *m*	Nerina W.	2825 *m*
Aegir	2800 »	Saphir	2825 »
Zweifel	2800 »	Iphigenia	2825 »
Pfeilschnell	2800 »	Flirt	2825 »
Tugendbündlerin	2800 »	Ireneo	2850 »
Enns	2825 »	Colonel Willan	2850 »
Gold Boy	2825 »	Antonia	2875 »
Borrowman	2825 »	Pava H.	2950 »
Lady Warwick	2825 »	Jubilaumsfohlen	2975 »
Gyozo	2825 »		

VIII. FIAKERFAHREN. 1050 K. 3300 *m.*

Maud Buell und Nordica	3330 *m*
Jack und Florence Jones	3335 »
Badnerin und Lilly Prince	3340 »
Almida und Belle Eddy	3350 »
Girardi und Atlas	3385 »
Carol und Miss Faustino	3440 »
Edith V. und Miss Faustino	3445 »
Donaudorf und Lorena	3460 »
Badnerin und The Witch	3490 »
Mattie Young und Helen A.	3530 »
B. B. M. und The Witch	3590 »

RESULTATE.

Wien, Sommer-Meeting 1904.

Sechster Tag. Donnerstag den 23. Juni.

I. MAIDENR. 1000, 300, 200 K. 3j. 2600 *m.*

Gustav Wöss' Falb-St. *Ondine* v. Endymion—Terza, 2600 *m* . . . . M. Wöss 4 : 23⁴ (1 : 41⁹) 1
Gests. Kaplanhof dbr. H. *Fakir*, 2650 *m* . A. Winkler 2
Gests. Wola R.-St. *Aza*, 2615 *m* . . . . Bodimer 3
Tot.: 57 : 10. Guldenpl.: Tot.: 49 : 10.

II. RENNEN II. KAT. 1500, 300, 200 K. 2700 *m.*

Gests. Kaplanhof 5j. br. St. *Daisy* v. Stranger—Lady Clare, 2750 *m* . . . . . . A. Winkler 4 : 13² (1 : 32¹) 1
Leop. Hausers 5j. dbr. St. *Tullnermadl*, 2775 *m* Kallista 2
Emilie Schnableggers 4j. dbr. St. *Acte*, 2700 *m* . Keefe 3
Leopold Wankos 4j. F.-H. *Zweifel*, 2700 *m* . Ederer 0
W. Schlesinger & Cos. 4j. dbr H. *Aegir*, 2700 *m* J. Brown 0
Cav. G Rossis 4j. dbr. H. *Wechselbalg*, 2700 *m* . Bes. 0
Theodor Harbergers 7j. br. St. *Tugendbündlerin*, 2700 *m* Bodimer 0

Gests. Wienerwald 6j. br. St. *Alice K.*, 2725 *m* . . H. Dieffenbacher 0
Gustav Woss' 5j. dbr. W. *Saphir*, 2725 *m* . . G. Woss 0
Rud. M. Ditmars Sch.-St. *Aspasia*, 2775 *m* . M. Wöss 0
Gests. Kormend 5j. br. H. *Gyoso*, 2725 *m* . Ryerson disqu.
Tot.: 55 : 10. Platz: 59, 61, 147 : 25. Guldenpl.: Tot.: 63 : 10. Platz: 63, 80, 197 : 25 *Daisy* erhielt 1100 K Rekordpramie. *Gyoso* wurde wegen Galoppierens dis-q[illegible]

III. DIREKTORIUMS-PR. 3000, 600, 300 K. 2600 *m*.
Gests. Wola 9j. br. St. *Dolly Dillon* v. Sidney Dillon—Dolly, 2640 *m* . . . . . . Bodimer $3:43^{4}$ ($1:24^{6}$) 1
Ira Ryersons 8j. F.-H *Prosperity Bill*, 2620 *m* . Bes. 2
Leop. Hausers 7j. br. H. *Dillon Boy*, 2600 *m* . H. Brown 3
W. Schlesinger & Cos. 8j. F.-St. *Lady Constantina*, 2600 *m* J. Brown 0
Tot.: 24 : 10. Platz: 38, 35 : 25. Guldenpl.: Tot.: 26 · 10. Platz: 41, 36 : 25. *Dolly Dillon* erhielt 1500 K Rekordpramie.

IV. PRINCE WARWICK-PR. 4000, 1000, 500, 300, 200 K. 3j. 2800 *m*.
Gests. Körmend R.-H. *Benedict* v. Wilburn M.—Tilly Brown, 2850 *m* . . . . . . Ryerson $4:13^{2}$ ($1:28^{6}$) 1
Anton Bauers br. St. *Lora*, 2800 *m* . . . . Schrutz 2
I. Morgenstern & S. Ruzickas br. H. *Aventurier*, 2800 *m* Tappan 3
Gustav Wöss' br. St. *Pexi*, 2800 *m* . . . M. Wöss 4
Gests. Marienhof br. H. *Swell*, 2800 *m* . . . . Schick 5
Rudolf Schrameks dbr. H. *Vertes*, 2800 *m* . . Zöhrer 0
Gests. Szt.-Abraham lbr. H. *Star*, 2800 *m* Mac Dowell disqu.
Tot.: 19 : 10. Platz: 28, 34, 27 : 25. Guldenpl.: Tot.: 17 10 Platz: 28, 34, 29 : 25. *Benedict* erhielt 1700 K Rekordpramie. *Star* wurde wegen Galoppierens durchs Ziel und wegen unreiner Gangart disqualifiziert.

V. RENNEN III. KAT. 1000, 300, 200 K. 2600 *m*.
Cav. Giuseppe Rossis 5j. lbr. H. *Vizir* v. Sid—Fedora, 2660 *m* . . . . Bes. 4 [illegible] ($1:35^{5}$) 1
Leop. Wankos 6j. br. H. *Pfeilschnell*, 2660 *m* Ederer 2
Franz Krechts 4j. dbr. St. *Franzi K.*, 2600 *m* . Potzi 3
Karl Weinhardts 4j. br. H. *Obersteiger*, 2600 *m* . Bes. 0
Georg Pillats 4j. dbr. St. *Mac Vera Girl*, 2620 *m* Neidl 0
H. Dieffenbacher & Cos. 4j. Sch.-H. *Humbert*, 2640 *m* H. Dieffenbacher 0
I. Morgenstern & S. Ruzickas 4j. F.-H. *Mindegy*, 2640 *m* Tappan 0
Karl Richters 5j. schwbr. H. *Nachtportier*, 2640 *m* Bes. 0
Rud. M. Ditmars 4j. br. St. *Winzerin*, 2725 *m* M. Wöss 0
Karl Kreipls 6j. br. St. *Fünfhauserin*, 2725 *m* . Bes. 0
Tot.: 169 · 10. Platz: 70, 57, 71 : 25. Guldenpl.: Tot: 160 : 10. Platz: 84, 68, 59 : 25. [illegible] erhielt 1500 K. Rekordpramie.

VI. RENNEN I. KAT. 2000, 400, 200 K. 2700 *m*.
Cav. Giuseppe Rossis 4j. br. St. *Ines* v. Andante—Glorian' 2725 *m* . . . . Bes. $4:06^{8}$ ($1:30^{8}$) 1
Kohlert & Schwarzingers 6j. br. H. *Limbus*, 2725 *m* Schwarzinger 2
Leop. Hausers 6j. br. H. *Baron*, 2775 *m* . . H. Brown 3
Markus Hartmanns 6j. br. St. *Leopoldine II.*, 2700 *m* Keefe 0
Gests. Wienerwald 8j. br. St. *Pava H.*, 2775 *m* Ryerson 0
Gests. Kaplanhof 5j. F.-St. *Darling Girl*, 2850 *m* A. Winkler 0
Tot.: 113 : 10. Platz: 104, 264 : 25. Guldenpl.: Tot.: 111 : 10. Platz: 121, 170 : 25.

VII. VERKAUFSR. 1000, 300, 200 K. 2600 *m*.
Franz Schicks 4j. R.-W. *Táltos* v. Lee Simmons—Cserwonaja, 2630 *m* . . . . . . Schick $4:10^{1}$ ($1:35^{1}$) 1
G. Wöss' 5j. br. H. *Indemnity*, 2740 *m* . . M. Wöss 2
Dr. Karl Kraus' 9j. F.-H. *Pompás A.*, 2730 *m* . Neidl 3
K. Neidls 6j. br. St. *Sweet Briar*, 2580 *m* O. Dieffenbacher 0
Dess. 6j. br. St. *Extrascherz*, 2600 *m* . . . . . Ederer 0
W. Schlesinger & Cos. 4j. br. St. *Irénke*, 2610 *m*. J. Brown 0
Cav. Giuseppe Rossis 5j. br. St. *Radlerin*, 2680 *m* Bes. 0
Gests. Wienerwald 5j. F.-W. *Cyrano*, 2680 *m* Ryerson 0
Tot.: 18 : 10. Platz: 30, 35, 33 : 25. Guldenpl.: Tot.: 20 : 10. Platz: 30, 39, 34 : 25. *Táltos* erhielt 1800 K Rekordpramie.

Paris-Saint-Cloud 1904.

Montag den 20. Juni.

PRIX DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE.
Ehrenpreis und 50.000 Franken. Trabreiten. 3j. 2800 *m*.
Th. Lallouets schw. H. *Beaumanoir* v. Narquois—Quenotte, 62 *kg* . . . . Lallouet jun. $4:12^{6}$ ($1:30^{2}$) 1
L. Olrys br. H. *Bemecourt*, 62 *kg* . . E. Urier $4:13^{2}$ 2
Th. Lallouets br. H. *Bécherel*, 62 *kg* . Métivier 4 : 19· 3
Pothuaus F.-St. *Bayonnette*, 60 *kg* . . Tesnière $4:21^{6}$ 4
A. de Baslys F.-H. *Brin d'Amour*, 62 *kg* de Basly jun. $4:26^{4}$ 5
Costenobels F.-St. *Bella*, 60 *kg* . . . . . A. Mequignon 0
J. Thibaults F.-St. *Byzance*, 60 [illegible] . . . Stallbursche 0
J. Baillys F.-H. *Bal Masqué*, 62 *kg* . . L. Mequignon 0
Tot.: 15 · 10. Platz: 12, 13, 38 : 10.

BERICHTE.

Wien, Sommer-Meeting 1904.

Sechster Tag. Donnerstag den 23. Juni.

Der letztverflossene Renntag stand in wohltuendem Gegensatze zu seinem Vorganger, denn er brachte durchwegs guten Sport und spannende Rennen. Im Mittelpunkte des Interesses stand der Prince Warwick-Preis, welcher der jüngsten Altersklasse Gelegenheit zur Auszeichnung bot. Und diese Gelegenheit wurde von *Benedict* in ausgiebigster Weise benützt, indem der ausgezeichnete *Wilburn M.*-Sohn seine 2850 *m* spielend in einer Kilometerzeit von $1:28^{6}$ trabte. Ein sehr schönes Rennen war auch der Direktoriums-Preis, der *Dolly Dillon* in $1:24^{6}$ als Siegerin im Ziele sah.

Im Maiden-Rennen stellte sich nur ein Terzett dem Starter. *Ondine* ging mit der Führung ab vor *Aza* und *Fakir*. *Aza* sprang aber sofort ein, wodurch schon bei der Rotunde *Fakir* auf den zweiten Platz vorkonnte. Nun änderte sich nichts mehr, sondern *Ondine* trabte als überlegene Siegerin das Rennen zu Ende, während *Fakir* als Zweiter einkam vor *Aza*.

Im Rennen II. Kategorie kam *Zweifel* am besten ab vor *Tugendbundlerin*, *Wechselbalg*, *Acte* und *Aegir*. *Zweifel* fiel aber sofort zuruck und *Tugendbundlerin* brachte vor *Wechselbalg*, *Zweifel*, *Acte* und *Aegir* das Feld an den Tribünen vorbei. Hinter den Baumen hatte *Daisy* Anschluß gefunden und ging nun schon vor, so daß sie beim Lagerhause schon Vierte hinter *Tugendbündlerin*, *Wechselbalg* und *Zweifel* und vor *Acte* und *Saphir* war. In der Geraden begann dann *Tullnermadl* loszulegen, *Wechselbalg* sprang ein, *Daisy* schob sich hinter den Baumen an die Spitze und führte nun vor *Tugendbundlerin*, *Tullnermadl* und *Acte*. Bei den Stallen konnte *Tugendbundlerin* nicht mehr mit, *Tullnermadl* und *Acte* rückten vor, konnten jedoch an *Daisy* nicht mehr heran. *Daisy* ging schließlich als sichere Siegerin durchs Ziel vor *Tullnermadl*, *Acte* und *Aspasia*.

Der Direktoriums-Preis sah anfangs *Dillon Boy* vorne vor *Lady Constantina*, *Dolly Dillon* und *Prosperity Bill*. In der Geraden rückte *Dolly Dillon* an *Lady Constantina* vorbei, in der kurzen Wand mußte auch *Dillon Boy* weichen und *Dolly Dillon* führte nun vor *Dillon Boy*, *Lady Constantina* und *Prosperity Bill*, in welcher Reihenfolge auch die Schlußrunde angetreten wurde. Vor dem Guldenplatz mußte nun *Lady Constantina Prosperity Bill* vorlassen und im Einlaufe konnte *Prosperity Bill* noch den zweiten Platz besetzen hinter *Dolly Dillon* und vor *Dillon Boy* und *Lady Con*-[illegible]

Der Prince Warwick-Preis versammelte *Lora* (Schrutz), *Swell* (Schick), *Pexi* (M. Wöss), *Star* (Mac Dowell), *Vértes* (Zöhrer), *Aventurier* (Tappan) und *Benedict* (Ryerson) am Starte. *Aventurier* kam am schnellsten auf die Beine vor *Pexi*, *Vértes*, *Lora* und *Star*, rückwarts war *Benedict* gut abgekommen. *Benedict* kam sofort in rasendem Tempo ins Vordertreffen vor, war bei der Rotunde schon Zweiter, *Aventurier* sprang hier ein, und *Benedict* führte nun vor *Lora*, *Aventurier*, *Pexi* und *Swell*. Bei den Stallen schob sich *Aventurier* an *Lora* vorbei, und rückte zu *Benedict* auf, beim Lagerhause wurde er aber wieder hoch und fiel zuruck, und mit *Benedict* als Führer vor *Lora*, *Aventurier*, *Pexi* und *Swell* wurde die letzte Runde angetreten und auch absolviert. *Benedict* trabte im Schritt durchs Ziel vor *Lora*, *Aventurier*, *Pexi* und *Swell*.

Im Rennen III. Kategorie war anfangs *Franzi K.* vorne vor *Obersteiger*, *MacVera Girl*, *Humbert*, *Pfeilschnell* und *Mindegy*. *MacVera Girl* fiel aber sofort zurück und *Franzi K.* führte das Feld vor *Obersteiger*, *Humbert*, *Mindegy* und *Pfeilschnell* durch die Gerade. Hinter den Baumen kam *Obersteiger* aus dem Takte, *Pfeilschnell* rückte schön vor, rückwarts schloß sich beim Lagerhause *Vizir* an und als die Tribünen zum zweiten Male passiert wurden, war *Franzi K.* Erste vor *Humbert*, *Pfeilschnell*, *Vizir* und *Mindegy*. Bei den Pavillons ging dann *Pfeilschnell* an die Spitze, *Vizir* schob sich bei den Stallen auf den zweiten Platz vor und nun schloß sich das Vordertreffen dicht zusammen. Beim Einbiegen in die Gewinnseite ging nun *Vizir* an die Spitze und auch als Erster an der Richterloge vorbei vor *Pfeilschnell*, *Franzi K.* und *Humbert*.

Im Rennen I. Kategorie ging die Gesellschaft in der Reihenfolge *Leopoldine II.*, *Ines*, *Limbus*, *Páva H.*, *Baron* und *Darling Girl* auf die Reise. In der Geraden fiel *Páva H.* in Galopp, wahrend vorne in der kurzen Wand *Limbus* das Kommando ubernahm vor *Leopoldine II.*, *Ines* und *Baron*. So ging es über die Bahn bis wieder zu den Stallen, wo *Darling Girl* Anschluß gefunden hatte. Beim Lagerhause schob sich *Ines* an *Leopoldine II.* vorbei, und im Einlaufe konnte *Ines* die Spitze nehmen vor *Limbus* und *Baron*, der noch *Darling Girl* im Ziele abgewehrt hatte.

Das Verkaufsrennen sah vom Starte weg *Sweet Briar* als Führerin vor *Extrascherz*, *Irenke* und *Táltos*. *Extrascherz* fiel aber schon vor den Tribünen zuruck, *Táltos* rückte auf und trabte auf der gegenüberliegenden Seite schon als Zweiter hinter *Sweet Briar* und vor *Irenke*, *Pompás A.* und *Extrascherz*. Bei der Rotunde ging *Táltos* auch an *Sweet Briar* und *Pompás A.* an *Irénke* vorbei, vor dem Guldenplatz schob sich dann *Pompás A.* auf den zweiten Platz vor und in der kurzen Wand war nun *Táltos* Erster vor *Pompás A.*, *Sweet Briar*, *Irénke* und *Indemnity*. *Indemnity* machte sich nun ernstlich an die Arbeit und ließ beim Lagerhause *Sweet Briar* und *Irenke* hinter sich, beim Einbiegen in die Zielseite mußte auch *Pompás A.* weichen, *Táltos* ließ sich aber nicht mehr erreichen, sondern er ging als sicherer Sieger beim Zielrichter vorbei vor *Indemnity*, *Pompás A.* und *Irénke*.

DAS WIENER SOMMER-MEETING.

II.

Die letztverflossenen Renntage brachten zwar in einigen Rennen kleinere Felder, der Sport war jedoch ein durchwegs befriedigender, einzelne Leistungen sogar hervorragend. Das Hauptinteresse zogen erklarlicherweise der Metropole-Preis, der Zweite Staatspreis und der Prince Warwick-Preis auf sich.

Der Metropole-Preis wurde unter einem unglücklichen Stern gelaufen, denn von den sechs fur dieses Rennen genannten Pferden mußten *Ama Z.* und *Argonaut*, zwei der aussichtsvollsten Preisbewerber, im Stalle bleiben. Damit verlor das Rennen viel an Interesse, denn auch *Baron* war nicht als ernster Gegner zu betrachten, da der Hengst nur weite Wege liebt, über die Meile jedoch nie zur Geltung kommen konnte. Und so verblieben denn nur *Pava H.*, *Tutti* und *Dominik* als reelle Kandidaten, von welchen aber schon im ersten Stechen *Páva H.* so vollstandig außer Form lief, daß sie für die weiteren Stechen nicht mehr in Rechnung gezogen werden konnte. Auf diese Weise schmolz das Rennen, welchem man mit so großen Hoffnungen entgegengesehen hatte, zu einem Zweikampf zwischen *Tutti* und *Dominik* zusammen, aus welchem der Kormender als leichter Sieger hervorging. *Tutti* zeigte sich als Fliegerin von der besten Sorte, sie ist sehr schnell, trabt wie eine Maschine und so war es ihr ein Leichtes, das erste Stechen in der vortrefflichen Zeit von $1:24^{9}$ zu gewinnen, nachdem *Dominik* durch einen Sprung sehr viel Terrain verloren hatte, welches er auf dem kurzen Wege nicht mehr gut machen konnte. Im zweiten und dritten Stechen jedoch ging *Dominik* seinen Gegnern einfach davon, und die bei seinen Siegen erzielten Zeiten von $1:24^{9}$ und 1 : 24 ließen erkennen, daß die Elite unserer Inlander auch über die Meile den besten Vertretern amerikanischer Zucht nur mehr um Weniges nachsteht. *Pava H.*, welche schließlich noch den dritten Preis erhielt hinter *Dominik* und *Tutti* und vor *Baron*, scheint, wie auch aus ihrem Laufen am Donnerstag geschlossen werden kann, schon sehr müde zu sein und dringend einer, wenn auch kurzen Ruhezeit zu bedürfen.

Im Zweiten Staatspreis, in welchem *Ama Z.* nur schwer zu schlagen sein schien, hatte die Stute beinahe wieder eine Niederlage zu verzeichnen gehabt. Sie sprang zweimal ein, wodurch sie ihre Chance schon vollstandig vernichtet hatte und in der letzten Tour schien sie vom dritten Platze nicht wegkommen zu können. *Ama Z.* fand jedoch hinter den Baumen plötzlich die Innenwand frei, sie schlüpfte an ihren Gegnern vorbei und hatte damit den Sieg errungen. Wäre die *Caid*-Tochter gezwungen gewesen, um das Feld herum die Spitze zu erreichen zu suchen, so ware sie aller Wahrscheinlichkeit nach wieder eingesprungen und *Borrowman* hatte einen wohlverdienten Erfolg verzeichnen können. So wurde er trotz seines ausgezeichneten Laufens nur Zweiter, er wird jedoch bald diese Niederlage, die einem Siege gleichkommt, gutmachen. Recht gut lief auch *Aspasia*, die sich jetzt in vortrefflicher Form befindet. Zu erwahnen ist auch *Flirt*, die sehr schöne Momente im Rennen hatte.

Ein sehr befriedigendes und vollkommen einwandfreies Resultat brachte der Prince Warwick-Preis; man hat noch selten ein so auserlesenes Feld von Dreijahrigen beisammen gesehen wie in diesem Rennen. Der Sieger *Benedict* verblüffte nicht allein durch seine Zeit von $1:28^{6}$, sondern weit mehr durch die kolossale Schnelligkeit, mit welcher er seine Vorgabe von 50 *m* einbrachte. Schon nach wenigen hundert Metern war er an der Spitze des Feldes, ließ nichts mehr in seine Nahe kommen und trabte schließlich im Schritte nach Hause. Die Taktik, welche sich Fahrer Ryerson zurechtgelegt hat, scheint keine schlechte zu sein; er geht in rasendem Tempo vor, und einmal an der Spitze, verhalt er *Benedict* so, daß die Gegner zwar nahe kommen, aber nicht mehr an ihm vorbei können, da er immer noch genug in der Hand behalt, um die Angriffe abwehren zu können. Allerdings gehören zu derartigen Kunststücken so ausgezeichnete Pferde wie *Benedict*. Uberraschend gut lief auch *Lora*, die Zweite wurde und eine der besten Stuten des Jahrganges 1901 zu werden verspricht. Sie hatte aber auch insoferne Glück, als *Aventurier* schon müde zu sein scheint, wodurch der bisher so trabsichere Hengst zu Sprüngen sich verleiten laßt. Sonst machte sich noch *Pexi* bemerkbar, die recht gut anfing, bald aber den aussichtslosen Kampf aufgab und ruhig nachgefahren wurde, sowie *Swell*, der noch etwas zu lebhaft ist.

Von den ubrigen Ereignissen, welche sich an den einzelnen Tagen um die drei vorgenannten Rennen gruppierten, seien nur die bemerkenswertesten erwahnt. Um mit dem jüngsten Materiale zu beginnen, muß vor allem der Sieg *Aventuriers* am Sonntag hervorgehoben werden, welchen der vortreffliche *Wilburn M.*-Sohn in $1:30^{2}$ errang. Recht wacker lief auch *Lora* am Sonntag, die Zweite wurde und unter 1 : 32 getrabt hatte. Diese Zeiten erklaren auch das Versagen von *Benedict*, der unter solchen Umstanden keine 60 *m* an *Aventurier* und 100 *m* an *Lora* abgeben konnte, zumal *Benedict* auch durch Fehler viel Terrain verlor.

Am Dienstag brachte *Lila Simmons* mit $1:31^5$ eine ausgezeichnete Leistung, die sie zu den Besten ihrer Altersgenossen rechnen laßt. Die Stute wird noch viel besser werden, das Zeug hiezu scheint sie zu besitzen. Trotzdem *Aventurier* unter 1 : 30 lief, konnte er nur den zweiten Platz besetzen vor *Vertes*, der sich derzeit in vortrefflicher Form befindet und nicht lange auf einen Sieg wird warten lassen. Von den zweitklassigen Dreijahrigen legten *Athos*, *Bankban* und *Ondine* ihre Maidenschaft ab, wobei der Sieg *Ondines* eine ziemliche Uberraschung war, insoferne, als man die Stute wegen ihrer bisherigen unreinen Gangart für ungefahrlich hielt. Sie hat aber diese Untugend abgelegt und wird nun wohl noch ein nützliches Pferd ihres Stalles werden.

In den Kategorie-Rennen ist *Darling Girls* Erfolg vom verflossenen Sonntag der hervorragendste. Trotzdem diese vortrefflichste aller Inlanderinnen bis zu 150 *m* an starke Gegner zedieren mußte, lief sie in der letzten halben Bahn denselben formlich davon und zeigte verhalten $1:26^8$, ein Zeichen ihrer ausgezeichneten Rennverfassung und ein Beweis des hohen Könnens dieser Kaplanhoferin. Sonst waren vor acht Tagen noch *Enns* erfolgreich, die über die kurze Distanz von 2600 *m* leichtes Spiel hatte und nur $1:33^8$ zu traben brauchte, um zu siegen, ferner *Vizir*, der über 3300 *m* eine schone Probe seines Stehvermögens ablegte. Am Dienstag kamen *Acte* und *Mailanderin* siegreich ein, erstere in der II. Kategorie uber die Derbydistanz, letztere in der III. Kategorie in einem Zehnerfelde, in welchem sie als Letzte vom Starte gegangen war, durch einen $1:33^5$-Trab aber ihre gefahrlichsten Gegner *Allentown* und *Waldgeist* leicht schlug. Der letztverflossene Renntag brachte in der I. Kategorie eine große Uberraschung. *Páva H.* und *Darling Girl* versagten und kamen nie in Frage, und so hatte *Ines* es nur mit *Baron* und *Limbus* zu tun, welche ihr hart zusetzten, denen sie jedoch im Ziele glücklich zu entkommen vermochte. Der Sieg ist für sie um so wertvoller, als er ohne Sekundenverlust errungen wurde. Nicht weniger überraschend kam der erste Platz ihres Stallgefahrten *Vizir* in der III. Kategorie. Der Hengst lief die erste Runde schlecht, dann kam er aber in Schwung und fertigte im Ziele knapp *Pfeilschnell* ab, welch letzterer nun bald wieder ein gutes Rennen gewinnen sollte. *Vizir* holte sich einen Rekord von $1:33^5$, auf welchem er nun wohl einige Zeit verbleiben dürfte. Achtbar lief in diesem Rennen auch *Franzi K.* Ihren ersten diesjahrigen Erfolg konnte in der II. Kategorie *Daisy* verzeichnen, er war wohl verdient und so sicher, daß die Hoffnung gerechtfertigt erscheint, sie werde trotz ihres nunmehrigen Rekordes von $1:32^1$ nicht allzu lange auf einen neuerlichen Sieg warten lassen. Auch *Tullnermadl* lief wacker, sowie *Acte*, die heuer sich sehr zuverlassig erweist.

Die Verkaufsrennen der letzten Tage wurden von *Triumph* und *Taltos* gewonnen. Ersterer hatte bei seinem Siege sehr viel Glück, damit soll jedoch die Leistung von *Triumph* nicht geschmalert werden, der durch eine Zeit von $1:32^5$ bewies, daß noch manche verborgenen Schatze im heimischen Materiale zu finden und zu heben sind. *Táltos*, der Zweite hinter *Triumph*, machte diese Niederlage schnell wett, wobei er fünf Sekunden opferte, deren Verlust ihn wohl für einige Zeit ungefahrlich macht. In beiden Rennen lief *Pompás A.* ausnehmend gut, beide Male nur wenig über 1 : 32, er scheiterte jedoch stets an seinem Mangel an Ausdauer. Auch *Indemnity* hatte sehr schone Momente, auf Grund welcher der Hengst für die nachste Zeit als chancenvoller Preisbewerber stets in Rechnung zu ziehen sein wird.

Internationale Rennen gab es zwei, von welchen das dienstagige kaum diesen Namen verdiente, indem nur vier Inlander für dasselbe genannt worden waren, da keiner der Stalle einen Amerikaner über 3300 *m* schicken wollte. Dank der trefflichen Renntaktik und Berechnung seines Steuermannes siegte *Merry Simmons* zwar knapp, da er aber beim Starte durch einen Fehler viel Terrain verloren hatte, ist sein Sieg um so anerkennenswerter. *Ines* lief auch hier wieder vortrefflich, *Daisy* klappte zum Schlusse zusammen und mußte im Einlaufe ihrem Gegner weichen, nachdem sie das ganze Rennen durch Pilotendienste geleistet hatte.

Ein wunderbares Rennen war der Direktoriums-Preis am Donnerstag. Es fand sich zwar nur ein Quartett am Starte ein, trotzdem war aber der Verlauf des Rennens ein außerst prachtiger. *Dolly Dillon* ging überraschend schnell an den vor ihr postierten Gegnern vorbei und führte dann ihr Rennen sehr sicher in $1:24^6$ zu Ende. Mit Leichtigkeit wies sie die Angriffe ab, stets nur soviel gebend, als notig war, einen unbequemen Gegner in sicherer Entfernung zu halten. Auch *Dillon Boy* hielt sich recht gut, im Einlaufe mußte er jedoch den zweiten Platz an *Prosperity Bill* abtreten, der etwas spat in Schwung gekommen war. *Lady Constantina* spielte nie eine Rolle in diesem Rennen.

Mit einem Rennen I. Klasse für Dreijahrige wird der Schlußtag des Wiener Sommer-Meetings eingeleitet. Lauft *Lora* heute ebenso gut wie am Donnerstag im Prince Warwick-Preis, dann sollte sie nur schwer zu schlagen sein. Eine sehr gefahrliche Gegnerin ist *Lila Simmons* sowie auch *Vértes* beim Ende dabei sein sollte.

Im Trostrennen II. Kategorie gingen *Aufpasser* und *Soci* mit ersten Chancen zum Start; falls sie nicht für den Jubilaumspreis aufgespart werden. Ist dies aber der Fall, dann dürften *Nerina W.*, *Wechselbalg* und *Tugendbündlerin* in einen scharfen Kampf verwickelt werden, in welchen auch *Secretär* und *Humbert* eingreifen konnten.

Im Maidenrennen ist der Stall Rossi am besten vertreten, der sich mit *Fakir* und *Aza* abzufinden haben [illegible]

Der Jubilaumspreis muß als vollkommen offen bezeichnet werden. Die Körmender, *Aspasia* und *Daisy* in [illegible] Linie sollten das Ende unter sich ausmachen. Es ist reine Gefühlssache, wenn man sich für den Vertreter des Gestütes Körmend vor *Aspasia* und *Aufpasser* entscheidet.

Auch im Internationalen Rennen ist die Wahl eine schwere. Nach Papierform sollten *Belle Kuser*, *Lady Constantina*, *Dolly Dillon* und *Páva H.* die meisten Aussichten auf Erfolg haben. Gegen *Páva H.* und *Lady Constantina* spricht aber die letztgezeigte Form, so daß *Belle Kuser* vielleicht den Vorzug verdient vor *Dolly Dillon*, welche sich aber vor *Jubiläumsfohlen* sehr in acht nehmen [illegible]

Das Trostrennen III Kategorie eröffnet ebenfalls *Aufpasser* die besten Aussichten. Bei seinem Fernbleiben konnte *Lady Smith* einen Erfolg verzeichnen vor *Allentown* und *Sunol*. Eine Uberraschung durch *Waldgeist* ist nicht ausgeschlossen.

Im Rennen I. Kategorie wird *Borrowman* nur schwer zu schlagen sein. Diesen zunachst konnten die Wienerwalder sowie *Wechselbalg* und *Iphigenia* zu erwarten sein.

Im Fiakerfahren werden vielleicht die Gespanne Kuplinger mit *Jack—Florence Jones* und *Girardi—Atlas* sich abzufinden haben.

Tips fur heute:
Rennen I. Klasse fur Dreijahrige: *Lora*—Stall Wöss.
Trostrennen II. Kategorie: *(Aufpasser) Soci—Nerina W*
Maidenrennen: Stall Rossi—*Fakir*
Jubilaumspreis: Gestüt Körmend—*Aspasia*.
Internationales Rennen: *Belle Kuser—Dolly Dillon.*
Trostr. III. Kateg.: *(Aufpasser) Lady Smith—Allentown.*
Rennen I. Kategorie: *Borrowman*—Gestüt Wienerwald.
Fiakerfahren Stall Kuplinger—*Jack—Florence Jones.*

NOTIZEN.

NACHSTEN MITTWOCH nimmt das Juli-Meeting zu Baden seinen Anfang.

DER NENNUNGSSCHLUSS für das Badener Juli-Meeting ist befriedigend ausgefallen.

SOCI aus dem Stalle des Mr. Dollar ist in den Besitz des Mr. Horsefool übergegangen.

DER JUBILAUMS-PREIS bildet die Hauptnummer auf dem Programme des heutigen Renntages.

TOMMY BRITTON, welcher von Herrn Albert Moser in Amerika angekauft wurde, ist bereits wohlbehalten in Kagran eingetroffen.

LAURETTA wurde vom Gestüte Wienerwald an Graf Miklos Dessewffy abgegeben. Die ausgezeichnete Amerikanerin wird nun im Gestüte Vencsellö zur Zucht verwendet werden.

HEUTE wird das Sommer-Meeting des Wiener Trabrenn-Vereines zum Abschluß gebracht. Das nachste und letzte diesjahrige Meeting des Vereines beginnt erst am 22. September.

DER STALL des kürzlich verstorbenen Herrn Georg Stavro wird nicht aufgelöst werden, sondern von den Erben unter dem bisherigen Pseudonym »Mr. Lacroix« weitergeführt werden.

DIE REKORDS verbesserten am Donnerstag in Wien *Dolly Dillon* von 1 : 26 auf 1 : 25, *Benedict* von 1 : 30 auf 1 : 29, *Daisy* von 1 : 33 auf 1 : 32, *Vizir* von 1 : 36 auf 1 : 34 und *Táltos* von 1 : 40 auf 1 : 35.

AN REKORDPRAMIEN hatte der Wiener Trabrenn-Verein am sechsten Tage seines Sommer-Meetings 7600 K zu bezahlen, und zwar erhielten *Táltos* 1800 K, *Benedict* 1700 K, *Dolly Dillon* und *Vizir* je 1500 K und *Daisy* 1100 K.

IN FAENZA wurden am 19 d. M. Trabrennen abgehalten. Im Internationalen Rennen des Tages trafen wieder die alten Gegner *Abnet*, *B. B. P.* und *Arlecchino* zusammen. Den Sieg errang *B. B. P.*, wahrend *Arlecchino* den zweiten Platz besetzte vor *Abnet*, *Carrie Shields* und *Mary Rachel*.

EINEN DOPPELERFOLG konnte am vorletzten Tage des Wiener Sommer-Meetings der Rossi-Stall verzeichnen, indem er mit *Ines* das Rennen I. Kategorie und mit *Vizir* das Rennen III. Kategorie gewann. Die Siege der beiden Pferde bildeten ziemliche Überraschungen, welche durch Totalisateurquoten von 113 : 10, beziehungsweise von 109 . 10 zum Ausdruck kamen.

IN MOSKAU wurden wahrend der letztverflossenen Renntage besondere Leistungen nicht erzielt. Erwähnenswert sind nur *Megera*, welche am 4. d M. das E. Metschnikow-Memorial gewann, wobei sie die drei Werst in $1:32^8$ zurücklegte, und der vierjahrige *Piljuga*, der am 8. Juni in einem Spezial-Rennen I. Gruppe seine Werst in einem $1:26^1$-Tempo trabte und dadurch *Ssetnyi* und *Mentik* auf die Platze verwies.

IN HAVERSTOCK in England hielt am 13. d. M. der dortige Amateur Traber-Klub ein Meeting ab, welches dem trefflichen Amerikaner *Tom Nolan* des Mr. Louis Winans in einem Handicap über eineinhalb englische Meilen Gelegenheit zur Auszeichnung bot. Er erzielte in den Ausscheidungslaufen Kilometerzeiten von $1:26^8$ und $1:32^3$, konnte aber im Entscheidungslaufe nicht einmal auf Platz kommen, obwohl er die Meile in $2:20^1/_5$, d. i. 1 . 27 uber den Kilometer trabte. Gewonnen wurde das Handicap von *Gentle Annie*, die von ihren samtlichen 35 Gegner bis zu 282 *m* Vorgabe erhalten hatte und mit einem $1:39^5$-Trab im Entscheidungsstechen siegte.

IN PARIS-SAINT CLOUD wurde am verflossenen Montag der Prix du President de la Republique, eine der wertvollsten Traberprüfungen Frankreichs, zur Entscheidung gebracht. Das Rennen ist mit 50.000 Franken und einem kostbaren Ehrenpreise dotiert, führt über 2800 *m* und ist von Dreijahrigen unter dem Sattel zu bestreiten. *Beaumanoir* v. Narquois. (v. Fuschia)—Quenotte ging als heißer Favorit zum Starte Der vortreffliche Hengst des sieggewohnten Stalles Lallouet rechtfertigte auch das Vertrauen seiner Anhanger, indem er seine Gegner leicht besiegte und hiebei mit $1:30^9$, einen Kilometerrekord schuf, der bisher um diese Zeit noch von keinem Dreijahrigen erzielt werden konnte. *Bémecourt* besetzte nach starkem Kampfe den zweiten Platz vor *Bocherel*, *Bayonnette* und *Brin d'Amour*, wahrend *Belle*, *Bal Masqué* und *Byzance* unplaciert endeten. Der President der Republik wohnte samt Gemahlin dem Rennen bei und beglückwünschte zum Schlusse den Besitzer von *Beaumanoir* zu seinem schonen Erfolge. Das ausführliche Resultat finden unsere Leser an gewohnter Stelle.

ZWEI NEUE DISTANZFAHREN schreibt der Wiener Trabrenn-Verein für sein diesjahriges Herbst-Meeting aus. Eines derselben im Werte von 2500 K führt über 8000 *m* und ist nur fur jene Gespanne offen, welche in dem bereits früher ausgeschriebenen Distanzfahren über 10 *km* gestartet sind; die Proposition für das zweite neue Distanzfahren, das ebenfalls mit 2500 K ausgestattet ist und uber 6000 *m* führt, ist noch nicht vollständig fertig und es werden die weiteren Details für dieses Rennen gleichzeitig mit den Ausschreibungen für das Herbst-Meeting veröffentlicht werden. Die allgemeinen Bestimmungen für diese Rennen führen an, daß sie in viersitzigen Kutschierwagen ohne Pneumatikrader und Kugellager in Begleitung eines Kutschers von Mitgliedern des Klub der Herrenfahrer oder solchen Amateuren zu fahren sind, die hiezu vom Direktorium des Wiener Trabrenn-Vereines die Qualifikation erlangen. Der Wiener Trabrenn-Verein behält sich vor, die Dotation der Rennen durch Ehrenpreise für die Herrenfahrer zu erhöhen. Die Rennen werden unter den Bestimmungen für das Herbst-Meeting gelaufen. Zu nennen ist bis zum Nennungsschluß für das Herbst-Meeting 1904.

RUDERN.

TERMINE.

[illegible]
[illegible]
Frankfurt am Main . . . . 26., 27. Juni, 7. August
Wien (Stromregatta) . . . . 29. Juni
Mannheim . . . . 3. Juli
Henley . . . . 5., 6., 7. Juli
Prag . . . . 3. Juli
Ems . . . . 10. Juli
Hamburg . . . . 16., 17. Juli
Hruschau . . . . 17. Juli
Mainz . . . . 23., 24. Juli
Klagenfurt . . . . 24. Juli
Gmunden . . . . 7. August

RESULTATE.

Passau 1904.

Regatta des Regatta-Verbandes der Rudervereine an der oberen Donau.

Sonntag den 19. Juni.

I. ANFÄNGER-VIERER.

Regensburger Ruder-Klub: Hugo Ledermann, Karl Deuscher, Hermann Botz, Fritz Baumann, Oskar Krippner (Steuer) . . . . (5 : 54) 1
Passauer Ruder-Verein: Karl Auwarter, Josef Fischer, Wilh. Leuze, Ewald Leuze, Rud. Artner (Steuer). (6 : 05) 2

II. JUNIOR-EINSER für Verbandsvereine.

Ignaz Fischer, Passauer Ruder-Verein . . . (6 : 37) 1
Franz Brunhumer, »Wiking«, Linz . . . . (6 : 39) 2
Hans Bielmeier, Straubinger Ruder-Klub . (6 : 47) 3

III. PRINZREGENTEN-VIERER für Verbandsvereine.

Passauer Ruder-Verein: Charles Birkenkopf, Fritz Dachs, Max Eibl, Georg Adolph, Rudolf Artner (Steuer) (5 : 50) 1
Regensburger Ruder-Klub: Otto Zacharias, Oskar Gonetz, Christian Schwarz, Adolf Jacoby, August Beck (Steuer) . . . . (5 : 52) 2
»Ister«, Linz: Adolf Kvetensky, Fritz Rigele, Doktor Karl Rigele, Georg Obermüller, Adolf Gerhardinger (Steuer) . . . . (5 : 58) 3

IV. JUNIOR-VIERER für Verbandsvereine.

Straubinger Ruder-Klub: Jos. Stelzl, Karl Stufler, Karl Zellner, Willy Zwick, Hans Bielmeier (Steuer) (6 : 04) 1
»Ister«, Linz: Karl Wiesbammer, Leopold Schreiber, Theodor Gemeiner, Dr. Jos. Traxlmayer, Rich. Stauber (Steuer) . . . . (6 : 04 1/5) 2
Passauer Ruder-Verein: Karl Auwarter, Josef Fischer, Wilh. Leuze, Ewald Leuze, Rud. Artner (Steuer) (6 : 04 2/5) 3
Regensburger Ruder-Klub: Hugo Ledermann, Karl Deuscher, Hermann Botz, Fritz Baumann, Oskar Krippner (Steuer) . . . . (6 : 04 3/5) 4

V. EINSER für Verbandsvereine.

Otto Pitschmann, »Wiking«, Linz . . . . g. ü. d. B.

VI. JUNIOR-VIERER.

»Ister, Linz: Karl Wiesbammer, Leopold Schreiber, Theodor Gemeiner, Dr. Jos. Traxlmayer, Rich. Stauber (Steuer) . . . . (6 : 01 3/5) 1
Ruder-Klub Bamberg: Franz Rübsam, Heinrich Rübsam, Heinr. Schulze, Adam Wies, August Damm (Steuer) . . . . (6 : 12 2/5) 2
Straubinger Ruder-Klub: Jos. Stelzl, Karl Stufler, Karl Zellner, Willy Zwick, Hans Bielmeier (Steuer) (6 : 12 3/5) 3
Regensburger Ruder-Klub . . . . . . aufgegeben
Regensburger Ruder-Verein von 1898 aufgegeben

VII. KAISER-VIERER.

»Normannen« Wien: Paul Altmann, Franz Hayder, Franz Skerlan, Rudolf Krammer, Franz Novak (Steuer) (5 : 53) 1
»Ister«, Linz: Adolf Kvetensky, Fritz Rigele, Doktor Karl Rigele, Georg Obermüller, Adolf Gerhardinger (Steuer) . . . . (6 : 05 2/5) 2

VIII. MEISTERSCHAFTS-EINSER auf der oberen Donau.

Otto Pitschmann, »Wiking, Linz . . . . (6 : 21) 1
Herm. Steinhauser, Ulmer R.-Kl. »Donau« aufgegeben

IX. JUBILÄUMS-VIERER.

»Ister«, Linz: Karl Wiesbammer, L. Schreiber, Theodor Gemeiner, Dr. Jos. Traxlmayer, Rich. Stauber (Steuer) (6 : 03 2/5) 1
Passauer Ruder-Verein: Charles Birkenkopf, Fritz Dachs, Max Eibl, Georg Adolph, Rich Artner (Steuer) (6 . 10) 2
Regensburger Ruder-Verein von 1898: Heinrich Krauss, Otto Stollreiter, Christ. Bauer, Kurt Timansky, Max Bank (Steuer) . . . . (6 : 17) 3
Ruder-Klub Bamberg: Franz Rübsam, Heinrich Rübsam, Heinrich Schulze, Adam Wies, Aug Damm (Steuer) . . . . aufgegeben

X. EINSER.

Ignaz Fischer, Passauer Ruder-Verein . . (6 : 37 3/5) 1
Franz Brunhumer, »Wiking«, Linz . . . (6 : 46) 2
Franz Brauneis, »Normannen«, Wien 3
Hans Brandlein, Münchener Ruder-Gesellschaft aufgegeben
Hans Bielmeier, Straubinger Ruder-Klub . aufgegeben

XI. GIG-ZWEIER.

Straubinger Ruder-Klub: Jos. Stelzl, Karl Stufler, Hans Bielmeier (Steuer) . . . . (7 : 13) 1
Ruder-Klub Bamberg: Ludwig Spiegel, Karl Metzner, Aug. Damm (Steuer) . . . . (7 : 25) 2
Passauer Ruder-Verein: Franz Penninger, Jakob Welz, Rud. Artner (Steuer) . . . . aufgegeben

Pest 1904.

Große Regatta.

Sonntag den 19. Juni.

I. STAATSPREIS. Junior-Vierer.

»Pannonia«, Budapest: Árpád v. Kisfaludy, Pal von Paraszthy, Janos v. Szlavy, Bela Herczegh (Schlag), Raics (Steuer) . . . . (5 : 35) 1
»Nemzeti«, Budapest: Vilmos Graf jun, Karoly Kogutovicz, Gyula Sztéhló, Aladar Fabricius (Schlag), Dr. Rezso Szurmak (Steuer) 2
»Duna«, Budapest: Elek Kepes, Gyula Ágai, Bela Redlich, Dr. Mihály Zoltan (Schlag), Hugo Fehér (Steuer) 3
»Siraly«, Budapest: Mihaly Goldzieher, Istvan Bavolyar, Dr. Karoly Unger, Zsolt Nógrady (Schlag), Dr. Emil Oppler (Steuer) 4

II. JUNIOR-EINSER.

Karoly v. Leviczky, »Nemzeti«, Budapest . . (5 : 50) 1
Zsolt Nógrady, »Siraly«, Budapest 2
Bela v. Bekéssy, »Neptun«, Budapest . . . aufgegeben
Lipót Szollás, »Duna«, Budapest . . . . . versteuert

III. GÄSTE-VIERER.

Keine Meldung.

IV. PREIS DES THEISS-REGATTA-VERB.

»Pannonia«, Budapest: Ödön Grafl, Dr. Ferencz Kirchknopf, Imre Wampetich, Ferencz Gillemot (Schlag), Kalman v. Vaskó (Steuer) . . . . (5 : 42) 1
»Siraly«, Budapest: Pal Oppler, Dr. Oliver Jakoby, Hugo Patak, Emil Ivanyi (Schlag), Dr. Emil Oppler (Steuer) 2

V. MEISTERSCHAFTS-EINSER.

Miltiades Mannó, »Pannonia«, Budapest . . g. ü. d. B.

VI. DAMENPREIS. Junior-Achter.

»Pannonia«, Budapest: Kalman Jamniczky, Doktor Gyula Kertser, Sandor Kugler, Janos Forray, Árpad v. Kisfaludy, Pal v. Paraszthy, Janos v. Szlavy, Bela Herczegh (Schlag), Lajos v. Raics (Steuer) . (5 : 25 3/5) 1
»Duna«, Budapest: Gyula Hubert, Aladar Hamburger, Dezsö Hajnal, Ferencz Nagyöszi, Bela Redlich, Gyula Agai, Elek Kepes, Dr. Mihaly Zoltan (Schlag), Hugo Fehér (Steuer) 2

VII. SENIOR-EINSER.

Erno Killer, »Nemzeti«, Budapest 1
Lipót Szollas, »Duna«, Budapest 2
Lórant v. Parniczky, »Pannonia«, Budapest . . . 3

VIII. VIERER I. KLASSE.

»Pannonia«, Budapest: Karoly Wampetich, Árpad Kauser, Rezso Bauer, Ferencz Gillemot (Schlag), Kalman v. Vaskó (Steuer) . . . . (5 : 57) 1
»Siraly«, Budapest: Pál Oppler, Dr. Oliver Jakoby, Hugo Patak, Emil Ivanyi (Schlag), Dr. Emil Oppler (Steuer) 2

IX. DOPPELZWEIER.

»Pannonia«, Budapest: Lóránt v. Parniczky, Miltiades Mannó . . . . g. ü. d. B.

X. TROST-VIERER.

»Duna«, Budapest: Béla Redlich, Gyula Agai, Elek Kepes, Dr. Mihaly Zoltán (Schlag), Hugo Fehér (Steuer) (6 : 05) 1
»Duna«, Budapest: Gyula Hubert, Aladar Hamburger, Dezsö Hajnal, Ferencz Nagyöszi (Schlag), Ferencz Hautler (Steuer) 2

XI. SENIOR-ACHTER.

»Nemzeti«, Budapest: Vilmos Graf jun., Karoly Kogutovicz, Erno Killer, Aladár Fabricius, Dr. Rezso Szurmak, Emil Hackel, Gyula Sztéhló, Karoly von Leviczky (Schlag), Halmos (Steuer) 1
»Pannonia«, Budapest: Ödön Grafl, G. Faubel, Imre Wampetich, Árpad Kauser, Karoly Wampetich, Doktor Ferencz Kirchknopf, Rezso Bauer, Ferencz Gillemot (Schlag), Kalman v. Vaskó (Steuer) 2
»Duna«, Budapest: Bela Redlich, Lipót Szollás, Erno Huszar, Dezsö Adorjan, Dr. Agost Alcsuthy, Doktor Aladar Somogyi, Elek Kepes, Dr. Mihaly Zoltan (Schlag), Hugo Fehér (Steuer) 3

ZUR STROMREGATTA.

Die Stromregatta kommt zwar diesmal um ihren Hauptanziehungspunkt für das große Publikum, den Achterkampf, aber um so interessanter, und zwar auch für die Fachleute, sind die anderen drei Rennen. Sie haben durchwegs den sportlichen Reiz offener Konkurrenzen für sich, in keinem einzigen ist der Sieger mit einiger Gewißheit vorauszusagen.

Die Meisterschaft, zu der im vorigen Jahre Kleemann vom »Donauhort«, Festa vom »Pirat« und Mannó von der »Pannonia« genannt waren, die aber zum Alleingang für Mannó wurde, soll heuer den »Wikinger« Pitschmann, den »Pannonen« v. Párniczky und zum erstenmal auch einen Vertreter des Pester National-Ruder-Vereines, Karl Levitzky, am Start versammeln. Auf Párniczky, den Sieger im Wiener Senior-Einser 1902 und 1904 und Partner Mannós im heurigen Senior-Doppelzweier, setzte die »Pannonia« große Hoffnungen, und es hieß, daß er als Mannó fast ebenbürtig betrachtet werde; nun ist er am letzten Sonntag in Pest von Killer, dem Klubgenossen Levitzkys, und auch von Szollás, dem Skuller der »Duna«, überlegen geschlagen worden. Eine solche Täuschung über die Qualität eines Ruderers ist bei den erfahrenen Fachmännern der Pester Vereine doch kaum anzunehmen, und man wird Párniczkys Versagen wohl am richtigsten auf Indisposition am Regattatage zurückführen, wie eine solche ja nicht selten bei aufs äußerste trainierten Leuten eintritt. Hoffentlich entschließt er sich doch noch, am Mittwoch zu starten.

Levitzky, neuestens durch seinen Sieg im Pester Junior-Einser zum Senior geworden, ist, an Killer gemessen, jedenfalls ein gefährlicher Gegner des »Pannonen«. Pitschmann endlich, der am Sonntag in Passau den Ulmer Steinhauser zum Aufgeben veranlaßte, hat damit zweifellos bewiesen, daß er Mannó nicht viel nachsteht, denn dessen vorjähriger Sieg über den Ulmer war kein leichter, und Steinhauser ruderte nach dem Urteil aller, die ihn in Passau gesehen haben, heuer ganz vorzüglich. Wer die Donaumeisterschaft erringen wird, ist demnach vollständig offen.

Den Klinker-Vierer dürften vier Boote bestreiten; die »Normannen« starten nicht, die Hoffnung, daß Fritz Naussim stande sein werde, seinen Platz im Boote einzunehmen, hat sich nicht erfüllt. Es treffen also »Ister«, »Donauhort«, »Union« und »Austria« aufeinander. »Austria« ist wohl noch nicht so weit, in diesem Rennen ernstlich mitsprechen zu können; sie wird aber wieder an den Start gehen, klugerweise, denn jedes Rennen ist ja ein Gewinn für eine jüngere Mannschaft. Die »Union« hat den »Donauhort« auf der großen Regatta geschlagen; aber dort stand ihr die Neulingsmannschaft dieses Vereines gegenüber, während sie es diesmal mit den Juniors zu tun hat, die vor den Passauern, den Siegern im Prinzregenten-Vierer der Passauer Regatta, einkamen und deren Niederlage gegen den »Ister« jetzt in einem ganz anderen Lichte erscheint. Denn in Passau hat es sich inzwischen gezeigt, daß die vier Juniors des »Ister« ganz außergewöhnlich gut sind. Sie gewannen den Jubiläums- und den Junior-Vierer überlegen und kamen im Verbands-Junior-Vierer, obwohl sie durch den ungleichen Start viel verloren hatten, nach einem geradezu frappierenden Spurt 1/5 Sekunde hinter den Ersten ein. Den Linzern müßten demnach rechnungsmäßig die größten Chancen zugesprochen werden; es ist aber nicht außer acht zu lassen, daß die »Donauhort«-Juniors im Rennboote recht unrein arbeiteten, was im Klinkerboote natürlich weit weniger zur Geltung kommt. Auch dieses Rennen ist also durchaus noch nicht entschieden.

Der Klinkereinser scheint wohl eine sichere Sache für Brunhumer vom Linzer »Wiking« zu sein, der bis jetzt vier — zweite Plätze aufzuweisen hat; freilich sind sie gegen gute Skuller errungen worden. Nun kennt man aber Kurth vom »Donauhort« als Einserfahrer gar nicht, da er von seiner Startberechtigung im Senior-Einser der Großen Wiener Regatta keinen Gebrauch machte; es ist also eine Überraschung nicht ausgeschlossen.

Der dritte Genannte, Maly von den »Normannen«, hat im Junior-Einser enttäuscht. Wenn man nicht das Ergebnis des Rennens in Betracht zieht, sondern das, was der junge Skuller im Training gezeigt hat, braucht man ihm die Chancen wenigstens auf einen Platz nicht ganz abzusprechen. Jedenfalls tut auch er gut daran, sich ein Rennen mehr zu Gemüte zu führen, denn er ist zweifellos ein rassiger und körperlich zum Skuller gut veranlagter Ruderer.

Im Achter wird die »Pannonia« wahrscheinlich in einem Klinkerboote der »Normannen« über die Bahn gehen. Sie gewinnt den von Victor Silberer gestifteten Herausforderungspreis zum dritten Male in ununterbrochener Reihenfolge und damit definitiv.

DIE PASSAUER REGATTA.

Sonntag den 19. Juni fand in Passau die IX. Regatta des Regatta-Verbandes der Rudervereine an der oberen Donau statt. Gleichzeitig mit derselben feierte der Passauer Ruder-Verein auch sein 30jähriges Stiftungsfest. Diese Gelegenheit sowie den Umstand, daß genau seit zehn Jahren in Passau keine Regatta abgehalten worden war benützte die Bevölkerung, um in hellen Scharen herbeizuströmen, alle Ufer zu besetzen und so zum Gelingen mit beizutragen. Am Vorabend der Veranstaltung war ein großes Gartenfest mit Beleuchtung der gegenüberliegenden Höhen beabsichtigt, was jedoch mit Rücksicht auf den gegen Abend eingetretenen Regenguß unterbleiben mußte.

Die Regatta selbst muß als sehr gelungen bezeichnet werden, wenngleich das Arrangement einiges zu wünschen übrig ließ. Jedenfalls aber ist mit Vergnügen festzustellen, daß die Ruderer aller Vereine, sowohl die aus dem Reiche als auch unsere österreichischen, in der letzten Zeit viel gelernt haben. Es wurden Endgefechte geliefert, wie man solche auf den größten Regattaplätzen nur selten sieht;

war doch z. B. im Junior-Vierer zwischen samtlichen vier Booten, welche starteten, am Ziele kein Tageslicht zu sehen, so daß nur der Zielrichter den weniger als einen Meter betragenden Abstand sowie die Reihenfolge der Boote feststellen konnte. Kollisionen und Proteste gab es ebenfalls nicht und auch die Siege waren zwischen den einzelnen Vereinen ziemlich gut aufgeteilt, so daß es keinerlei Verstimmung gab.

Unsere österreichischen Ruderer hielten sich sehr wacker. Den »Normannen« gelang es, den Preis des deutschen Kaisers nach Wien zu entführen, den Meisterschaftseinser und den Verbandseinser gewann Pitschmann vom »Wiking«, Linz, wahrend im Junior-Vierer und im Jubilaums-Vierer die Junioren des »Ister«, Linz, als Sieger landen konnten. Insgesamt konnten also die Österreicher in elf Rennen fünfmal siegen, was gewiß ein gutes Licht auf dieselben wirft.

Das schwere Amt eines Schiedsrichters hatte Herr H. Bardorff aus Frankfurt a. M. ubernommen, der auch noch im letzten Augenblicke verschiedene, auf das Rennwesen Bezug habende Dispositionen zu treffen hatte. Als Zielrichter waren der bei uns noch im besten Andenken stehende Herr Ferd. Leux aus Frankfurt a. M. sowie Herr Hauptmann W. Edenhofer vom Regensburger Ruder-Klub tatig. Der Ausgang des Rennens bewies, wie notwendig es war, zwei so erfahrene Herren zu diesem wichtigen Amte zu berufen. Herr Leux bewies überdies am Abende vor der Regatta seine objektive sportliche Gesinnung dadurch, daß er ein beim Bahntransporte havariertes Boot des Bamberger Ruder-Klubs, obwohl dasselbe von einer Konkurrenzfirma stammte, eigenhändig in Reparatur nahm und so den Bamberger Herren das Starten möglich machte. Hiebei ereignete sich eine überaus komische Szene: Der Bootsdiener, der Herrn Leux nicht kannte, meinte jammernd, daß eine Reparatur vor ein und einem halben Tage nicht möglich ware. Leux beruhigte ihn und sagte, es werde schon in einigen Stunden gehen. Verwundert und zugleich gekrankt in seinem fachmannischen Urteile, erwiderte dieser: »Entschuldigen Sie, das muß ich besser verstehen!« Schließlich verstand es aber doch Leux besser und in wenigen Stunden war die ziemlich große Wunde geheilt.

Starter waren die Herren Adam Störlein aus Wurzburg, Ludwig Fanner aus Wien und Jos. Willi vom Passauer Ruder Verein. Namentlich ersterer hatte eine schwere Aufgabe zu lösen, da er, nachdem der Anker des einen Startnachens wiederholt losgelassen hatte, eigenhandig Anker werfen mußte, um das Ablassen der Boote möglich zu machen.

Die Rennstrecke war ideal zu nennen, sie führte über 2000 *m*, begann bei der Militarschwimmschule und endigte beim Hauptzollamtsgebäude. Langs des ganzen Weges waren große Menschenmassen aufgestellt, welche die einzelnen Rennen mit Spannung verfolgten. Ein hübsches Bild boten auch die von den jungen Damen und Herren des Passauer Vereines besetzten, reich geschmückten Gondeln, die langs der Rennstrecke langsam zum Ziele fuhren.

Nun zu den Rennen selbst: Eingeleitet wurden dieselben durch ein Anfanger-Rennen im Vierer mit Steuermann, offen für Ruderer, die vor dem 19. Juni 1904 in einem Rennen noch nicht gestartet haben. Es starteten der Regensburger Ruder-Klub und der Passauer Ruder-Verein. Bis zirka 600 *m* führt der Passauer Verein, dann geht der Regensburger Klub vor und gewinnt sicher mit drei Langen in der Zeit von 5 : 54 gegen 6 : 00 der Passauer. Bemerkenswert ist, daß im Boot des Regensburger Klub zwei Herren ruderten, welche aktive Offiziere sind.

Im Junior-Einser, offen für Verbandsvereine, konkurrieren Ignaz Fischer (Passauer Ruder-Verein), Franz Brunhumer (»Wiking«) und Hans Bielmeier (Straubinger Ruder-Klub). Nach vorzüglichem Start gehen die Boote fast in Front bis 600 *m*, dort geht Fischer vor, rudert in dem ihm wohlbekannten Wasser sehr gut und landet als sicherer Sieger in 6 : 37 vor Brunhumer (»Wiking«), welcher um zwei Sekunden spater das Ziel passiert. Dritter Bielmeier (Straubing).

Im Prinzregenten-Vierer, offen nur fur Verbandsvereine, Ehrenwanderpreis, verliehen vom Prinzregenten Luitpold von Bayern, Sieger 1895 bis 1898: Ulmer Ruder-Klub »Donau«, 1900: Regensburger Ruder-Klub, 1901: Linzer Ruder-Verein »Ister«, 1902: Ulmer Ruder-Klub »Donau«, starten der Passauer Ruder-Verein, der Regensburger Ruder-Klub und der Linzer »Ister«.

Der Start verzögert sich infolge des Umstandes, daß sich der Anker der Startzille, an welcher »Ister« anlegen will, dreimal loslöst, ungebührlich lange. Endlich, nach mehr als halbstündiger Verspatung, gelingt derselbe und alle drei Boote kommen, abwechselnd mit ganz kleinem Vorsprunge führend, bis zur Brücke. Dort schraubt sich der Passauer Verein langsam vor, aber auch der Regensburger Klub und der »Ister« spurten machtig. Hiebei, eben als der Regensburger Klub vorzugehen beginnt, krebst Nr. 1 in diesem Boote und muß den Passauer Verein mit einer Lange voraus durchs Ziel lassen, der »Ister« mit $1^1/_2$ Langen zurück Dritter. Schönes Rennen, spannender Endkampf!

Im Junior-Vierer, offen nur fur Verbandsvereine, starteten von den sechs genannten Vereinen der Straubinger Ruder-Klub, der Passauer Ruder-Verein, der Regensburger Ruder-Klub und der Linzer »Ister«. Abermals verzögert sich infolge Loslösens derselben Startzille die Abfahrt um 35 Minuten, dann aber gelingt dieselbe vorzüglich und alle vier gestarteten Boote treten Bord an Bord die Reise an. Es entspinnt sich ein mörderisches Ringen über den ganzen, weiten Weg, 100 *m* vor dem Ziele sind alle vier Boote in Front und niemand vermag einen merklichen Vorsprung zu erzielen. Schon glauben viele, daß ein totes Rennen zwischen vier Booten gegeben wird, als die Straubinger vor den verzweifelt spurtenden Linzern mit etwas über einen Meter Vorsprung, den nur der Zielrichter feststellen kann, durch das Ziel schießen. Dicht darauf der Regensburger Klub vor dem Passauer Vereine. Ein außerst gelungenes Rennen mit aufregendem, auf die Nerven gehendem Endkampf. Kein Tageslicht zwischen allen vier Booten.

Im Einser, offen bloß für Verbandsvereine, stellt sich nur Otto Pitschmann vom »Wiking«, Linz, dem Starter und geht über die Bahn.

Im Junior-Vierer starteten der Straubinger Ruder-Klub, der Linzer »Ister«, der Regensburger Ruder-Klub, der Ruder-Klub Bamberg und der Regensburger Ruder-Verein von 1898. Die »Normannen« welche infolge der Erkrankung zweier Herren mit den Junioren nicht erscheinen konnten, blieben dem Rennen fern. Gleich nach dem Start gelingt es dem »Ister«, an die Spitze zu gehen, um dann als Sieger durchs Ziel zu rudern; Zweiter der Ruder-Klub Bamberg, dichtauf der Straubinger Ruder-Klub. Die beiden Regensburger Vereine haben aufgegeben.

Der Kaiser-Vierer, Ehren-Wanderpreis, verliehen von Sr. Majestat Kaiser Wilhelm II., ist alljahrlich bei einer Regatta des Verbandes der Rudervereine an der oberen Donau in einem internationalen Vierer-Rennen zu verteidigen. Die Sieger waren: 1895 Münchener Ruder-Klub, 1896 Wiener Ruder-Klub »Pirat«, 1897 Wiener Ruder-Verein »Normannen«, 1898 Ulmer Ruder-Klub »Donau«, 1900 bis 1902 Regensburger Ruder-Klub.

Von den fünf genannten Vereinen traten nur die »Normannen« (Wien) und der Linzer »Ister« in den Kampf ein. Auf das »Los« des Starters kommt »Ister« sehr gut ab, wahrend dies den »Normannen« nicht so gut gelingt. Noch vor 600 *m* haben aber die letzteren das »Ister«-Boot eingeholt und nun entbrennt ein heißer Bord an Bord-Kampf. Bei 1200 *m* können die »Normannen« eine Bootslange herausspurten, die sie nicht nur beibehalten, sondern im Ziel bis auf gute drei Langen ausdehnen. Damit haben die »Normannen« diesen wertvollen Preis zum zweiten Male gewonnen.

Im Meisterschafts-Einser starten Otto Pitschmann vom Ruder-Verein »Wiking« (Linz) und Hermann Steinhauser vom Ulmer Ruder-Klub »Donau«. Nach Fall der Flagge geht Pitschmann glatt ab, wahrend Steinhäuser nicht gut startet und so mehrere Langen verliert. Infolgedessen muß Steinhauser bis zu 1000 *m* spurten, gibt sich dabei vollstandig aus und muß, obwohl er dem Gegner da schon aufgekommen ist, aufgeben. Pitschmann, der sich sehr gut in Form befindet rudert in schönem Stile sein Rennen nach Hause als Meister der oberen Donau.

Der Jubilaums-Vierer sah die Boote des Linzer »Ister«, des Passauer Ruder-Vereins, des Regensburger Ruder-Vereins von 1898 und des Ruder-Klubs Bamberg am Start. Gleich nach der Abfahrt geht der »Ister« in Front und führt bis ins Ziel, das er als Erster erreicht. Dann folgen der Passauer Verein und der Regensburger Verein. Der Bamberger Klub hat aufgegeben.

Im Einser starten Ignaz Fischer vom Passauer Ruder-Verein, Franz Brunhumer vom »Wiking«, Linz; Franz Brauneis, »Normannen«, Wien; Hans Braudlein, Ruder-Gesellschaft München, und Hans Bielmeier, Ruder-Verein Straubing.

Fischer von Passau nimmt die Spitze, führt bis ins Ziel und siegt unter begeisterten Zurufen der Passauer überlegen vor Brunhumer. »Wiking« und Brauneis. Bielmeier und Brandlein aufgegeben.

Der Gig-Zweier versammelt die Boote des Passauer Ruder-Vereines, des Straubinger Ruder-Klubs und des Ruder-Klubs Bamberg am Start. Der Passauer Verein übernimmt die Führung bis vor die Brücke, hier geht jedoch der Straubinger Klub vor und gewinnt zur großen Überraschung vor den Bambergern. Der Passauer Verein ist kurz vor dem Ziele ausgepumpt und gibt auf.

Nach Vereinen geordnet, stellt sich die Siegerliste wie folgt:

[illegible]	[illegible]	[illegible]
Passauer Ruder-Verein	7	3
Linzer Ruder-Verein »Wiking«	4	2
Linzer Ruder-Verein »Ister«	5	2
Straubinger Ruder-Verein	6	2
Wiener Ruder-Verein »Normannen«	2	1
Regensburger Klub	4	1
Bamberger Ruder-Verein	3	—
Regensburger Verein	2	—
Münchener Ruder-Gesellschaft	1	—
Ulmer Ruder-Klub »Donau«	1	—

Nachdem das Ringen am Wasser ohne jeden Zwischenfall beendet war, vereinigten sich die Festgaste und Ruderer in großer Zahl im Saale, in den Nebenraumen und dem Garten des »Hellkeller«. Im festlich dekorierten Saale erfolgte die Preisverteilung durch den Bürgermeister Herrn Muggenthaler. Reden wurden gewechselt, die, ebenso wie der Kaisertoast und die übrigen Trinksprüche, von der Menge mit Begeisterung aufgenommen wurden. Schließlich spielte die Regimentsmusik auch noch zum Tanze auf und nur schweren Herzens entschlossen sich die zahlreichen Festteilnehmer zum Aufbruche und zur Abreise von der gastlichen Stadt. *Frbg.*

Sobald die Nachricht von dem Siege der »Normannen« im Kaiser-Vierer in Wien eingetroffen war, sandte die Klubleitung des erfolgreichen Vereines nachstehendes Telegramm ab: »Kabinettskanzlei Sr. Majestat des deutschen Kaisers, Berlin. Der Wiener Ruder-Verein »Normannen« als Sieger im Kaiser-Vierer der Passauer Regatta bringt Sr. Majestat, dem hohen Förderer des Rudersports und Stifter dieses Preises, ehrfurchtsvoll seine Huldigung dar.«

Darauf langte am Dienstag folgende Depesche aus Potsdam ein: »Se. Majestat der Kaiser und König lassen für den freundlichen Gruß bestens danken. Der Kabinetts-[illegible]

DIE PESTER REGATTA.

(Eigenbericht der „Allgemeinen Sport-Zeitung")

Pest, den 20. Juni 1904.

Der Wettergott war den Pester Ruderern heuer nicht so günstig wie im Vorjahre, denn es wehte am Tage der Regatta ein starker Nordwind, der zwar dem Publikum nichts antun konnte, aber den Teilnehmern das Leben sauer und naß machte. Erzherzog Josef August erschien samt Gemahlin und dem kleinen Prinzen Josef Franz in Begleitung des Grafen Béla Batthyány und der Hofdame Gräfin Erzsébet Zichy Punkt 3 Uhr 30 Minuten. Die hohen Gaste wurden seitens des »Magyar Evezös Szövetseg« von Dr. Ladislaus von Pórteleky empfangen, und wahrend der Rennen dienten ihnen Adolf Libits und Istvan von Záborszky mit Aufklarungen. Der Erzherzog versprach, als er sich nach dem achten Rennen verabschiedete, nachsten Sonntag auch die Stromregatta zu besichtigen, und zwar von dem begleitenden Dampfer aus.

Der Anblick des Regattaplatzes war prachtig. Das Publikum war in großer Anzahl erschienen und die vielen Damen und Offiziere gestalteten das Bild durch ihre Toiletten und Uniformen farbenprachtig. Für das Arrangement sorgte Zoltán Abrai, und es ließ nichts zu wünschen übrig. Oberleutnant Stephan v. Görgey stellte wie im Vorjahre wieder ein Feldtelephon zur Verfügung, welches Start und Ziel verband und durch bei je 500 *m* aufgestellte Stationen die einzelnen Phasen des Rennens am Zielplatze verkündete. Als Starter fungierte Istvan Almássy vom »Nemzeti«, und das Amt des Schiedsrichters versah Dr. Ferencz Perger zur allgemeinen Befriedigung. Das Prasidium bestand aus den Herren Graf Sandor Andrássy, Kultusminister Dr. Albert von Berzeviczy, Graf Mihaly Károlyi, Hofrat Adolf Libits und Magnatenhausmitglied Béla von Vasarhélyi.

Von den gemeldeten 34 Booten nahmen 24 an den Rennen teil, samtliche aus Pest, da die Wiener leider nicht erschienen waren. Das Fernbleiben der »Normannen«, der treuesten Gaste der Pester Regatta, ist heuer begreiflich, da dieselben an der Passauer Regatta teilnahmen, unbegründet ist aber dasjenige des »Donauhort«. Besaßen denn die Herren des Junior-Achters absolut keine Lust, Revanche zu nehmen? Das standige Fernbleiben der Wiener Vereine durfte auch eine Ursache der Überlegenheit der Pester Vereine sein, da die letzteren sowohl für Wien wie für Pest trainieren, somit jahrlich mindestens eine Woche langer im Training sind als ihre Wiener Kollegen und auch viel öfter an Rennen teilnehmen, wodurch sie mehr Gelegenheit haben, sich an den Kampf zu gewöhnen. Das Fernbleiben der Wiener ist auch deshalb schwer begreiflich, da eine Exkursion ihrerseits nie soviel kosten kann wie diejenige der Pester, da die großen Transportkosten der Boote vom Dampfer bis Kagran in Pest entfallen. Der Magyar Evezös Szövetseg stellt überdies für jeden Verein eine Fahrpreisermäßigung zur Verfügung und dies nützt alles nichts!

Die Regatta war also nur national, aber trotzdem recht interessant, und der gebotene Sport befriedigte vollends. Die »Pannonia« hielt wieder den Rekord. Von zehn Rennen startete sie in acht und gewann davon sechs. Ihre beiden Niederlagen sind jedoch geeignet, große Sensation in Ruderkreisen hervorzurufen. Die erste war Párniczkys Niederlage im Senior-Einser, wo er sowohl von Killer wie von Szollas geschlagen wurde. Sein gänzliches Versagen — er unterlag mit zirka 10 Langen — laßt darauf schließen, daß er nicht vollkommen auf dem Posten war, denn er bewies in Wien, daß die Zahl jener Skuller, die ihn mit 10 Langen schlagen können, nicht so groß sei, daß auf ein Senior-Rennen gleich zwei entfallen. Die zweite Niederlage erlitt die »Pannonia« im Senior-Achter durch den »Nemzeti«. Wenn die »Pannonia« im Training nicht mit so vielen Hindernissen zu kampfen gehabt hatte, so ware der Sieg des »Nemzeti« als ein erfreuliches Zeichen zu begrüßen. Gewiß gebührt dem »Nemzeti« das vollste Lob fur den schönen Kampf, aus dem er siegreich hervorging. Sein Sieg war durch das sechswöchentliche Training verdient, beweist aber noch nicht, daß der Achter besser ist als derjenige der »Pannonia«, da im letzteren Bauer, Karoly Wampetich, Faubel und Kauser nicht über das nötige Training verfugten, um ein Rennen, wo es zum scharfen Endkampf kam, aushalten zu können. Die Stromregatta am 26. stellt »Nemzeti« und »Pannonia« wieder entgegen. Nimmt der »Nemzeti« am Rennen teil und gewinnt er es, so ist seine Superioritat für dieses Jahr außer Zweifel, da die »Pannonia« die letzte Woche wohl zum eifrigen Training benützt haben dürfte. Bleibt der »Nemzeti« aber fern oder wird er vom Start weg geschlagen, so ist es außer Zweifel, daß sein Sieg nur ein Zufallsieg war.

Mannó vermehrte die Zahl seiner Meisterschaftssiege wieder. Er brauchte sich nicht einmal so zu strecken wie in Wien, da er keinen Gegner hatte. Er feierte den Tag noch ein Row-over, da Killer und Leviczky es für geraten hielten, gegen Mannó und Párniczky den Kampf nicht aufzunehmen.

In den Skullrennen bewies der »Nemzeti«, daß er derzeit über gute Skuller verfügt. Leviczky gewann sein Rennen überlegen und Killer konnte den vielversprechenden Szollas sicher abfertigen.

Die Junior-Rennen fielen an die »Pannonia«, der Vierer, der infolge Bootmangel in Wien nicht starten konnte, bewies eine hohe Klasse und gewann gegen den »Nemzeti« sehr leicht. Im Junior-Achter wurde die »Duna« erst nach Kampf geschlagen.

Die Senioren der »Pannonia« hatten es in beiden Rennen nur mit dem »Siraly« zu tun. Ihr Sieg war keinen Moment fraglich, trotzdem der »Siraly« sich einen guten Stil angeeignet hatte und bis ins Ziel hinein hartnackig seine Gegner verfolgte.

Der »Nemzeti« startete viermal und gewann davon dreimal, die »Duna« konnte einen Sieg im Trost-Vierer

verzeichnen, der »Siraly« und der »Neptun« gingen [illegible]

Die einzelnen Rennen nahmen den nachstehend geschilderten Verlauf:

Der Junior-Vierer um den Staatspreis wurde von vier Konkurrenten bestritten; der »Donauhort« blieb fern. »Duna« und »Nemzeti« gehen mit der Führung ab, drei Längen zurück die Pannonen, die sich aber nicht lange mit dem letzten Platz begnugen, denn sie gehen mit einem energisch durchgeführten Spurt an die Spitze und lassen weder das Publikum noch ihre Gegner einen Moment über den Ausgang des Rennens im Zweifel, denn sie vermehren von Schlag zu Schlag ihren Vorsprung und gewinnen sehr leicht mit drei Langen gegen »Nemzeti«, dem »Duna« mit eineinhalb Langen folgt; »Siraly« aufgegeben. Die Junior-Pannonen führen denselben langen Schlag wie die Senioren und besitzen in Béla von Herczegh einen Schlagmann, der es versteht, wie man ein Rennen gewinnen muß und kann.

Den Junior-Einser holte sich Leviczky, der Kandidat des »Nemzeti« für die Donaumeisterschaft. Er gewann sein Rennen sehr leicht gegen Nógrady, Bekéssy gab gleich nach dem Start auf und Szollas versteuerte sich derart, daß ein am Ufer angelegter Dampfer in Gefahr schwebte, durch sein Skiff in den Grund gebohrt zu werden.

Um den Theiß-Regatta-Preis stellten sich »Siraly« und »Pannonia« dem Starter. Im ersten Teil der Reise begnugen sich die Pannonen, in gleicher Hohe mit »Siraly« zu verbleiben. Erst als diese nachlassen, gehen sie in Front und nehmen ihrem Gegner eineinhalb Langen, welchen Vorsprung sie trotz aller Anstrengungen seitens »Siraly« bis ins Ziel hinein behalten und schließlich einen leichten Sieg feiern.

Mannó brauchte nur über die Bahn zu gehen, um die Meisterschaft zu gewinnen, was er auch ziemlich bequem ausführte.

Der Junior-Achter begann unter Führung der »Duna«. Herczegh, der Schlagmann der »Pannonia«, legte erst nach 500 *m* ein schärferes Tempo vor und gewann dadurch die Spitze. Bord an Bord gingen die beiden Boote über 1000 *m*, doch man sah, daß die Pannonen einer Aufforderung seitens des Schlagmannes besser Folge leisten wurden wie die »Duna«-Mannschaft, welche bereits in Noten war. Die »Pannonia« gewann zuletzt mit einer klaren Lange und erzielte dadurch den ersten Doppelerfolg, den Wiener und den Budapester Junior-Achter zu [illegible]

Der Senior-Einser endete mit der Niederlage Parniczkys. Gleich beim Start sah man, daß Parniczky den an ihn geknüpften Hoffnungen nicht entsprechen würde. Er begann das Rennen, als wollte er von Wien nach Budapest rudern. Killer und Szollás nützten dies gründlich aus und verschafften sich mehrere Langen Vorsprung. Párniczky beendete zwar das Rennen, konnte aber den Führenden keinen Moment gefahrlich werden und mußte den Sieg Killer überlassen, der den gut fahrenden, aber unter aller Kritik steuernden Szollas sicher schlug.

Im Vierer I. Klasse trafen sich wieder der »Siraly« und die »Pannonia«; letztere erschien diesmal statt mit Grafl mit Karoly Wampetich am Bug, und so wurden die Riemen 3 und 1 von den Gebrüdern Wampetich gehandhabt. Karoly Wampetichs Leistung war sehr hübsch, denn sein ganzes Training bestand darin, daß er in Wien im Achter das Rennen durchruderte, von Wien nach Magyar Ovar ging, um seine Prufungen zu absolvieren, Sonntag zu Mittag sich der »Pannonia« wieder zur Verfügung stellte und nachmittags zum Start hinauf ruderte. Nach Fall der Flagge gehen die Pannonen sofort in Front und ziehen, gegen jeden Zwischenfall sich sichernd, gewaltig davon. Sie verlangsamen das Tempo erst, als sie mit mehreren Langen führen, trachten von nun an nur, den Vorsprung zu behalten und beenden das Rennen mit fünf klaren Langen vor dem »Siraly«.

Im Doppel-Zweier gehen Mannó und Parniczky über die Bahn.

Im Senior-Achter stellten sich alle drei Gemeldeten zum Start. »Nemzeti« hat den besten Platz, wahrend »Duna« sich mit dem schlechtesten begnugen muß. »Dunas« Chancen waren außerdem schon beim Start begraben, da ihre Junioren, noch vom Trost-Vierer hergenommen, sich sofort wieder ins Boot setzen mußten. Im »Pannonia«-Achter vermißt man Mannó, dem die Zeit fehlte, nach dem Doppel-Zweier wieder zum Start hinauf zu fahren. Die Konkurrenten wurden mit fliegendem Start entlassen. Dies ging aber nicht glatt, da die Herren, welche die Riemen Nr. 3, 2 und 1 im »Nemzeti«-Boot führten, sich nicht damit begnugten, daß sie am schnellsten vom Strom geführt wurden, sondern sich auch noch erlaubten, ohne das Kommando des Starters und des Steuermannes, mit schwachen (!) Schlagen das Boot in Schwung zu setzen und so die Aufgabe des Starters zu erschweren. »Duna« ist am schnellsten flott und führt vor »Nemzeti«, wahrend die »Pannonia« eine Lange zuruck ist. Nach 300 *m* hat sich das Blatt bereits gewendet. »Pannonia« hat die Führung vor »Nemzeti«, wahrend »Duna« bereits aussichtslos den beiden folgt. Wer hier die ruhigen langen Schlage der »Pannonia« sah, konnte an den Sieg »Nemzetis« nicht denken. Nach 700 *m* will Gillemot sich endgültig von seinem Gegner losmachen und verscharft das Tempo. Unangenehm berührt, muß er bemerken, daß die Mannschaft zum erstenmal, seitdem er Schlagmann ist, das Tempo nicht akzeptiert. Die Reise wird also wie bisher mit langsamen Schlagen fortgesetzt, bis 400 *m* vor dem Ziel, wo die Pannonen einige Sekunden früher als »Nemzeti« von ihrem Steuermann zum Endspurt aufgefordert werden. Die Antwort darauf ist, daß die Schlagseite picken bleibt und »Nemzeti« mit einer halben Lange die Führung an sich reißt. 50 *m* vor dem Ziel raffen die Pannonen sich nochmals auf und rucken Schlag für Schlag naher, doch es ist schon zu spat, sie sind im Ziel mit 4 *m* geschlagen. Das Publikum empfangt die Sieger, die ihrer Freude noch im Boot freien Lauf lassen, mit tobendem Beifall. Es vergißt sichtlich, daß die »Pannonia« sechs Rennen gewonnen hat, es weiß nur, daß die »Pannonia« geschlagen wurde.

Am Abend nahm Ferencz Perger die Preisverteilung vor. Es ist noch zu bemerken, daß die Zeiten für 2000 *m* nicht bestehen konnen, da in mehreren Rennen die Konkurrenten von verschiedenen Punkten entlassen wurden, je nachdem, wo sie sich in einer Linie befanden.

F. G.

OTTO PITSCHMANN.

Otto Pitschmann, der zahe Linzer Rennruderer, dessen Bild die Leser nachstehend finden, ist ein noch sehr junger Mann. Er wurde am 21. November 1881 in der oberösterreichischen Hauptstadt geboren, zahlt also erst [illegible]

Nach Absolvierung der üblichen Schulen wandte sich Pitschmann dem Kaufmannsstande zu, dem er auch heute noch angehört. Bereits zu Schulzeiten ein eifriger und befahigter Turner, entwickelte sich in dem jungem Manne spater eine sich stetig steigernde Leidenschaft für den Alpensport. Die Grasberge der Linzer Umgebung und auch die Steinmassen des Traunsteingebietes genügten seinem Ehrgeiz bald nicht mehr, sein Hang fuhrte ihn in das Dachsteingebiet und die verwitterten, zerklüfteten Dolomiten, wo er unter zahlreichen, waghalsigen Klettertouren auch einige Erstlingspartien verzeichnete. Aber auch im Winter wollte Pitschmann nicht ruhen und so schnallte er sich die Schneeschuhe an die Füße und wurde ein eifriger Skifahrer.

Im Frühjahr 1901 erwachte in dem jungen Linzer mit gleicher Starke wie ehedem zum Alpensport eine große Leidenschaft für den Rudersport, dem er sich von diesem Zeitpunkte an in erster Linie zu widmen begann, ohne dabei die Hochtouristik, die ihm noch heute lieb und wert ist, an den Nagel zu hangen.

OTTO PITSCHMANN.

Noch im selben Jahre nahm Pitschmann nach kaum siebenwöchentlichem Training als Bugmann im Vierer mit Steuermann des Linzer Ruder-Vereines »Wiking« an der Wiener Regatta teil; die Mannschaft errang bei einem einzigen Start im ersten Rennen des Tages, dem Junior-Vierer, einen überlegenen Sieg gegen sechs Konkurrenten.

Im nachsten Jahre, 1902, wurde abermals die Wiener Regatta besucht, wobei die Mannschaft des Ruder-Vereines »Wiking« mit Pitschmann am Bug im Vierer zweiter Klasse startete und nach heißem Kampfe einen stark akklamierten Sieg über die Pester »Pannonia«, die Münchener Ruder-Gesellschaft, die Wiener »Donau« und den Linzer »Ister« errang.

Im Herbste 1902 mußte Pitschmann seiner Militardienstpflicht Genüge leisten und zum 91. Infanterieregimente nach Bosnien einrücken. Damit schien er der Rennruderei für drei Jahre verloren zu sein. Allein mit Rücksicht darauf, daß er der einzige Sohn einer Witwe ist, wurde er schon am 1. Janner zur Ersatzreserve überstellt, die drei Jahre hatten sich für ihn in drei Monate verwandelt und bereits am 10. Janner 1903 begann der junge Linzer, begünstigt durch mildes Wetter, seine Erstlingstrainingsversuche im Skiff. Da Pitschmann große Fortschritte zeigte und als Skuller bald Hervorragendes leistete, nannte ihn sein Klub zur Wiener Regatta, wo er bekanntlich zwei mit seltener Überlegenheit errungene Siege feierte, denen zufolge man ihm eine große Zukunft als Rennruderer prophezeite. Mit insgesamt fünf Siegen im Skiff und ungeschlagen schloß Pitschmann seine rudersportliche Tatigkeit im vergangenen Jahre ab.

Trotzdem ihn seine geschaftliche Stellung den ganzen Tag über bis in die Abendstunden hinein in der Stadt festhielt, fand Pitschmann dennoch Zeit, auch das Partienrudern eifrigst zu betreiben. So legte er einmal 66 *km* im Skiff ohne auszusteigen zuruck, und daß er im Einser Boote der beiden Linzer Vereine stromaufwarts überholte, kam mehrmals vor. Am Schlusse des vergangenen Jahres stand er mit einer Partienleistung von fast 1800 *km* unter seinen Klubgenossen an erster Stelle, wofur ihm auch der Kilometerpreis des Ruder-Vereines »Wiking« zuteil wurde.

Auch im heurigen Jahre begann Pitschmann, sobald es nur die Witterungsverhaltnisse gestatteten, ein ernstes Training. Leider ließ sich aber der junge, hoffnungsvolle Ruderer manchmal zu Übertreibungen in seinen sportlichen Bestrebungen hinreißen, die nicht nur seiner Kondition, sondern auf die Dauer auch seinem Organismus schwer nachtraglich sein konnen. So bestieg er an den Pfingstfeiertagen den Dachstein von der Schladminger Seite aus, der ungleich schwierigeten, und kehrte noch am Pfingstmontag nach Linz zuruck, wo er am spaten Nachmittag eintraf und es sich nicht nehmen ließ, noch am selben Abend die Regattastrecke im vollen Renntempo zu durchrudern. Bei dieser Gelegenheit soll er sich zuviel zugetraut haben, so daß er am 12. Juni noch immer nicht wohldisponiert ins Rennen ging.

Pitschmann hat sich inzwischen durch seinen glänzenden Sieg über Steinhauser in Passau das Vertrauen der osterreichischen Rudersportfreunde vollstandig wieder zurückerobert, und die Hoffnung, daß in diesem Jahre der neue, vom Herausgeber dieses Blattes gestiftete Wanderpreis für die Donaumeisterschaft, worin Pitschmann als alleiniger Vertreter Österreichs gegen zwei hervorragende ungarische Skuller fungiert, im Lande bleiben wird, ist fest begründet.

NOTIZEN.

MITTWOCH den 29. Juni, 5 Uhr nachmittags Wiener Stromregatta.

IN TRIEST veranstalten heute die Schüler des Staatsgymnasiums eine interne Regatta, auf deren Programm ein Zweier-Rennen, ein Vierer-Rennen und ein Vorgaberennen stehen. Einen friedlichen Abschluß der voraussichtlich heißen Kampfe bildet die Taufe des neuen Ruderbootes, das den schönen Namen »Marianne« erhalten soll.

DER DEUTSCHE KAISER spendete dem Mainzer Ruder-Verein einen prachtvollen Wanderpreis für den akademischen Vierer der Mainzer Regatta, welche heuer bekanntlich am 23. und 24. Juli stattfindet. Dem so hervorragend tatigen Mainzer Ruder-Verein ist zu dieser hohen Anerkennung und Bereicherung einer Regatta nur zu gratulieren.

L. F. SCHOLES vom Rowing Club Toronto, Kanada, der zur Henley-Regatta genannt hat, ist bereits am 15. Juni von New-York mit dem Dampfer »Cedric« nach England abgereist In seiner Begleitung befindet sich Edward Durnan, ein amerikanischer Professional-Skuller, der auf der Themse seine Krafte mit Tom Sullivan messen will.

AUS MAINZ wird uns geschrieben: »Das Training der Senioren des Mainzer Ruder-Vereines im Vierer hat eine recht unliebsame Unterbrechung erlitten. Der Schlagmann Reis hat sich beim Besuch des Gordon-Bennett-Rennens eine sehr schmerzhafte Fußverstauchung zugezogen und mußte seit damals mit den Übungen aussetzen, doch steht zu hoffen, daß er sich noch vor der Frankfurter Regatta wieder an den abendlichen Fahrten der Mannschaft beteiligen kann. Die Junioren haben sich nach mancherlei Umsetzungen ziemlich gut im Rennboote zurechtgefunden. Die Leistungen von Weber und Gangloff sind durchwegs gut zu nennen.«

IN PASSAU fand anschließend an die Regatta am Montag der Verbandstag der Rudervereine an der oberen Donau statt. Es wurde als Sitz des Verbandes Regensburg bestimmt und die Umwandlung der Satzungen im Sinne eines eingetragenen Vereines angenommen. In den Verbandsausschuß wurden entsendet: Alfred Farber, L. Ebenhöch und Ch. Schwarz (Regensburg), Dr. Segl (Straubing), Dr. Wessely (Linz). Die nachstjahrige Regatta findet in Linz statt, so daß Regensburg nicht mehr standiger Regattaort ist. Der Vorort wird von Jahr zu Jahr bestimmt. Die Veranstaltung der Regatta obliegt von jetzt ab den sämtlichen im Regattaort ansassigen Verbandsvereinen.

NIKOLAUS GRAF DESFOURS-WALDERODE, der erst kurzlich, wie in unserem Blatte berichtet, einen prachtvollen Silberpokal als zukunftigen Wanderpreis für den Neulings-Vierer der Wiener Regatta gespendet hat ist auch aktiver Ruderer und Mitglied des Wiener Ruder-Vereines »Normannen«. Anlaßlich des Sieges des Vereins im Kaiser-Vierer der Passauer Regatta am vergangenen Sonntag bewies Graf Desfours-Walderode abermals seine Sympathien für den Rudersport, indem er der Klubleitung des Ruder-Vereins »Normannen« den Betrag von 200 K mit dem Ersuchen ubersandte, denselben zur Beschickung auswartiger Regatten zu verwenden.

ZUR HAMBURGER REGATTA, welche am 16. und 17. Juli stattfindet, hat auch der Linzer Ruder-Verein »Wiking« eine Meldung abgegeben, und zwar zu Nr. 11, Einser-Rennen um den Alster-Pokal. Sein Mitglied Otto Pitschmann durfte in dieser Konkurrenz auf die besten Skuller Deutschlands stoßen, ein Zusammentreffen, das von hochstem Interesse ist. Verteidiger des Alster-Pokales ist Karl Ernst II. von der Ruder-Gesellschaft »Wiking« in Berlin, der das Rennen in den Jahren 1902 und 1901 gewonnen hat, so daß der Wanderpreis, falls Ernst heuer abermals den Sieg erringt, endgültig in seinen Besitz übergehen würde. Außer dem Linzer »Wiking« hat zur Hamburger Regatta von auslandischen Vereinen nur noch der Roklubben »Skjold« aus Kopenhagen, und zwar zu drei Vierer-Rennen gemeldet.

AUS FRANKFURT A. M. wird uns geschrieben: Der Amsterdamer Ruder-Verein »Minerva« wird sein Engagement in Frankfurt nicht erfüllen, da sein Training erhebliche Storungen erlitten hat, dagegen werden die beiden Genter Vereine sowie »Viktoria« und »Hellas« ihre samtlichen Mannschaften entsenden. Die Genter haben auf den Regatten in Gent und Lüttich gut abgeschnitten, der Sport nautique sich mit seinem Vierer, der Club nautique mit dem Junior-Achter und Zweier allen Mitbewerbern uberlegen gezeigt. Man darf deshalb gespannt sein, wie sie sich ihren deutschen Konkurrenten gegen-

über verhalten werden, die durchgängig einer allerersten Klasse angehören. Berlin, Mannheim und Frankfurt dürften ihnen die schärfste Konkurrenz entgegenstellen. Im Einser wird Weber-Mainz sich sicher gegen Rübsamen-Gießen und Hartmann-Frankfurt behaupten können, nachdem das Training dieser beiden letzteren noch weit zurück ist.

AUS BUDAPEST wird uns von einem Anhänger Mannós geschrieben: »Nur mit schwer unterdrückbarem Lächeln werden hier diejenigen Wiener Blätter gelesen, welche aus dem Zusammentreffen Pitschmanns mit Steinhauser in Passau darauf schließen wollen, daß Pitschmann besser oder zumindest ebenso gut sei als Mannó. Schreiber dieser Zeilen hatte Gelegenheit, mit Mannó über diese sogenannte »Papierform« zu sprechen. Mannó sagt, daß erstens Steinhauser heuer noch nicht bewiesen hat, daß er der Vorjährige ist, und zweitens darf die Differenz, mit welcher Mannó Steinhauser sowie Pitschmann schlug, nie in Betracht gezogen werden, denn er, Mannó, ging nie darauf aus, mit soviel Längen zu gewinnen, als er nur konnte, sondern er dachte immer daran, daß er am selben Tage noch im Doppelzweier und im Achter zu rudern hatte. Wäre Steinhauser so gut wie im Vorjahre, und wäre Pitschmann ein Ruderer, der im Doppelzweier und im Achter zu rudern hat und außerdem von früh bis abends seinen Dienst als Husar macht, dann hätte die Papierform eine Berechtigung, aber auch dann nur so lange, bis die beiden wieder in einem Rennen zusammentreffen, was leider am 29. d. M. nicht der Fall sein kann, da Mannó dienstlich verhindert ist, an der Donaumeisterschaft teilzunehmen. Parniczky wird nach seinem Versagen vom Sonntag wahrscheinlich auch fernbleiben, Leviczkys Start ist aber als sicher zu bezeichnen. Im Strom-Achter geht »Pannonia« mit einer Mannschaft an den Start, die am selben Tag erst in Preßburg das Boot verlassen will vorausgesetzt, daß ihr Start nicht zu spät vorgenommen wird.«

DER WANDERPREIS für die Donau-Meisterschaft wurde bekanntlich im vergangenen Jahre von Miltiades Mannó der Pester »Pannonia« zum dritten Male in aufeinanderfolgenden Jahren gewonnen und ging daher bestimmungsgemäß in den endgültigen Besitz des Siegers über. Nebenstehend finden die Leser eine Abbildung des neuen Wanderpreises für die Rudermeisterschaft auf der Donau, welcher gleich dem früheren Preise vom Herausgeber dieses Blattes, Victor Silberer, gewidmet wurde. Das genannte Rennen, welches alle Jahre in Wien im Einser ausgerudert wird, heuer bekanntlich am 29. Juni, ist offen für alle Ruderer aus dem Gebiete der Donau und ihrer Nebenflüsse, d. h für solche Ruderer, welche an einem an der Donau oder einem ihrer Nebenflüsse gelegenen Orte ansässig sind. Die Figur, den Herausgeber dieses Blattes 1881 darstellend, ist von A. Kratzwohl, einem talentierten Wiener Bildhauer, modelliert und von dem renommierten Kunst-Erzgießer Frömmel in Bronze vorzüglich ausgeführt.

AUF DER DRESDNER REGATTA, welche am vergangenen Sonntag stattfand, konkurrierten auch drei österreichische Vereine. Im Junior-Vierer konnte der Ruder-Verein »Germania«, Leitmeritz (Fritz Niklas, Hermann Schandroch, Max Schmidt, Ernst Schmidt, Fritz Krombholz [St.]), nur einen sehr guten dritten Platz hinter dem Halleschen Ruder-Verein und der Ruder-Gesellschaft »Dresden« besetzen; der Ruder- und Eislauf-Verein »Aussig« ging nicht mit. Im Rennen Nr. 3, Einser, startete Ernst Niklas vom Ruder-Verein »Germania«, Leitmeritz, stoppte aber noch vor dem Ziele ab. Im beschränkten Junior-Vierer besetzte der Ruder-Verein »Germania«, Leitmeritz (Ernst Schmidt, Viktor Niklas, Fritz Niklas, Max Schmidt, F. Krombholz [St.]), abermals den dritten Platz hinter dem Pirnaer Ruder-Verein und dem Meißner Ruder-Klub »Neptun«. Zum Junior-Vierer um den Kronprinzen-Preis waren zwei Vorrennen erforderlich, deren erstes der Ruder-Klub »Regatta«, Prag (Hans Weil, Emil Mitler, Viktor von Mörk von Mörkenstein, Emr. Rath, Viktor Schneider [St.]), gewann, während der Ruder- und Eislauf-Verein »Aussig« (Wenzel Stepanek, Heinrich Becker, Hans Schoppe, Emil Güttler, Rud. Assmann [St.]) unplaciert einkam. Das zweite Vorrennen fiel an den Ruder-Verein »Germania«, Leitmeritz (Viktor Niklas, Hermann Schandroch, Max Schmidt, Ernst Schmidt, Fritz Krombholz [St.]). Im Entscheidungsrennen startete letztere Mannschaft nicht Der Ruder-Klub »Regatta«, Prag, errang hierin in überlegener Weise vor der Ruder-Gesellschaft »Dresden« und dem Meißner Ruder-Klub »Neptun« den Sieg und gewann damit zum zweiten Male in aufeinander folgenden Jahren den vom Kronprinzen von Sachsen gespendeten Wanderpreis.

DER PESTER STROM-ACHTER und die Rennen am 3. Juli in Siófok haben, wie uns aus Pest berichtet wird, durch die Niederlage der »Pannonia« am Sonntag sehr an Interesse gewonnen, denn sowohl »Duna« als »Nemzeti« gelten jetzt als sichere Starter und hoffen, die »Pannonia« nun öfters schlagen zu können. Der »Nemzeti« nahm eine Veränderung in der Achter-Mannschaft vor, die als sehr vorteilhaft bezeichnet werden muß, da Schwicker und Gy. Szandtner Ruderer erster Klasse sind. Die »Duna« startet mit derselben Mannschaft, allein jetzt werden die Junioren im Besitz ihrer ganzen Kraft arbeiten können. Die »Pannonia« tat natürlich auch ihr möglichstes, jedoch noch immer nicht alles; so fehlt noch der famose Bugmann Janos Ranzenberger und dann Karoly [illegible]petich. Die Zusammenstellung ist die folgende:

Imre Wampetich (Bug)	73 *kg*
Béla Herczegh	70 »
Milliades Mannó	74 »
Ferencz Kirchknopf	74 »
Janos Szlavy	77 »
Arpad Kauser	[illegible] »
Rudolf Bauer	[illegible] »
Ferencz Gillemot (Schlag)	[illegible] »
	[illegible] *kg*

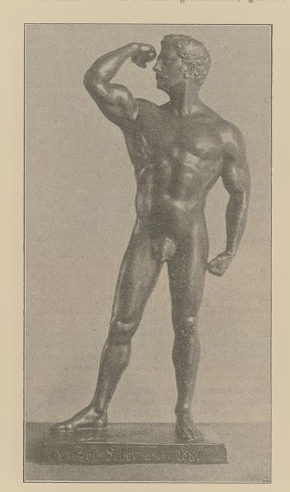
Das Rennen dürfte das interessanteste werden, welches in Pest je gerudert wurde. Der »Nemzeti« muß alles aufbieten, um zu beweisen, daß sein sonntägiger Sieg kein zufälliger war, die »Duna« hofft stark, endlich ein günstiges Resultat erzielen zu können, und die »Pannonia« möchte gerne die nun bedrohte Superiorität im alten Glanz wieder herstellen. Das Rennen findet um 5 Uhr statt, und zwei Dampfer werden für das Publikum bereit gehalten. Erzherzog Josef August wird auf einem Dampfer Platz nehmen und den Kampf besichtigen.

SEGELN.

DIE MELDUNGEN zur Kieler Woche, welcher bekanntlich der deutsche Kaiser und der König von England beiwohnen, sind nach dem »Wassersport« glänzend ausgefallen, denn es sind für die 16 Wettfahrten dieser Periode 493 Jachten und 172 Kriegsschiffsboote, im ganzen also 665 Fahrzeuge gemeldet. Gegen frühere Jahre ist zwar ein schwacher zahlenmäßiger Rückschritt zu verzeichnen, denn es meldeten

1901 . . . . . . 410 Jachten
1902 . . . . . . 461 »
1903 . . . . . . 511 »

doch überragt die Güte des Materiales und die Größe der Jachten die vorjährigen Meldungen um ein beträchtliches. Die Zahl der einzelnen Jachten beträgt 100 (im Vorjahre 98), davon sind 26 Rennjachten, 58 Kreuzerjachten, 1 Einheitsjacht und 15 Sonderklassenboote. Die entsprechenden Zahlen des Jahres 1903 sind: 34 Renner, 52 Kreuzer und 12 Sonderklassenboote. Die Renner sind also wiederum erheblich zusammengeschmolzen, ganz be-



EHRENPREIS
für die
MEISTERSCHAFT AUF DER DONAU
gewidmet 1904 von
VICTOR SILBERER
Herausgeber der »Allgemeinen Sport-Zeitung«.

sonders in den größeren Klassen und die Kreuzer haben weiter zugenommen. Das ist um so bedeutsamer, als überhaupt nur fünf Neubauten unter den Rennjachten sich befinden, noch dazu eine in den beiden kleinsten Klassen, während neun Kreuzer neue Boote dieses Jahres sind. Den Vogel schießen diesmal die großen Klassen ab, denn die stattliche Zahl von zehn Schonern ist gemeldet, davon sind vier der größten Klasse zugehörig und zwei treten überhaupt zum ersten Male in europäischen Gewässern auf (»Ingomar« und »Susanne«). Auch sonst sind die großen Klassen vortrefflich besetzt durch so mächtige Fahrzeuge wie die Yawls »Orion«, »Navahoe«, »Wendur«, »Comet« und »Brynhild«, sowie in der nächst kleineren Klasse (Kreuzer I) durch »Valdora«, »Therese«, »Vol-au-vent«, »Commodore«, »Asta« und »Rosamunde«. Der Nationalität nach entfallen auf die englische Flagge neun Jachten (»Evelyn«, »Adela«, »Alkelda«, »Wendur«, »Brynhild«, »Valdora«, »Vol-au-vent«, »Rosamunde«, »Nebula«), auf die dänische drei (»Inula«, »Vanity«, »Nirvana«), auf Belgien zwei (Sonderklassenjachten »Président Lenglez« und »Peut-Etre), auf die Vereinigten Staaten zwei (»Ingomar« und die vorjährige »Swan«), je eine auf Frankreich (Schoner »Andrée«), Schweden (»Ariadne«, Kreuzer III), Norwegen (»Garm«) und Rußland (»Sally); die übrigen 80 Jachten stehen unter deutscher Flagge.

DIE WETTFAHRT DOVER—HELGOLAND ist höchst glücklich und schnell verlaufen. Von den 19 gemeldeten Jachten erschienen »Glory«, »Bona«, »Andrée«, »Therese« und »Isola« nicht am Start, während die übrigen 14 um 3 Uhr vom Starter entlassen wurden. Der Beginn der Wettfahrt war nicht sehr viel versprechend, weil Flaute herrschte und die Jachten Mühe hatten, den starken Flutstrom totzusegeln. Die Startanordnung war nämlich so getroffen, daß die Jachten gegen den Strom eine Schleife aussegeln mußten, ehe sie durch die Linie gehen konnten. War nun auch die Strömung für den Generalkurs der Wettfahrt günstig, so blieben doch die meisten Jachten beim Startmanöver vor der Linie im Strome stecken und es gelang nur wenigen, unter ihnen »Valdora« und »Ingomar« sofort loszugehen. Weiter draußen in der Nordsee trafen die Jachten gute westliche Brise an, die während des Rennens immer mehr zulegte, so daß die Flotte eine sehr schnelle Reise machte und schon ganz unerwartet früh vor Helgoland anlangte. Als Zielschiff von Helgoland diente das Artillerieschulschiff »Olga«, auf dem sich der Zielrichter, Geheimrat Busley, befand; er sichtete die erste einkommende Jacht schon am Montag früh gegen $1\frac{1}{2}$ Uhr morgens. Es war »Ingomar«, der um 2 : 01 : 27 unter vollen Segeln die Ziellinie passierte. Kaum war »Ingomar« gezeitet, als in der Dämmerung schon mehrere andere Jachten in Sicht kamen; es waren »Brynhild«, »Clara«, »Valdora«, »Wendur« und »Adela«. In weiteren Abständen folgten die übrigen Jachten, und als vormittags keine Jacht weiter in Sicht war, ging die »Olga« Anker auf, um nach Cuxhaven zu dampfen. Mittags trafen noch »Alkelda« und die Französin »Gitana« ein. Die Jachten hatten fast durchwegs viel Wind und besonders in den deutschen Gewässern viel Seegang angetroffen, der namentlich bei Helgoland recht bewegt war, so daß zeitweise die Verbindung des Zielrichterschiffes mit dem Lande durch Dampfbarkassen nicht möglich war und mittels Signalen bewirkt werden mußte. Trotzdem behagte den großen Jachten die flotte Brise sehr gut. Mit einem Press von Segeln kamen sie durch die Linie und setzten die Reise nach der Elbe gleich unter Segel weiter fort, von der bereitgehaltenen Schlepperhilfe keinen Gebrauch machend. Die am Montag Vormittag auf dem Helgoländer Tagesdampfer abwärts fahrenden Passagiere hatten das Vergnügen, schon die meisten Jachten auf ihrem Wege nach dem Kanal begrüßen zu können. Nur »Ingomar« und »Clara« blieben in Cuxhaven, um die See-Regatta am Dienstag mitzusegeln. Mit Ausnahme der Trägerin des ersten Preises, der aus dem Vorjahre stammenden »Valdora«, haben meist nicht mehr ganz junge Jachten gesiegt. »Clara«, die erste ohne Preis rangierende Yacht, hatte den Spinnakerbaum gebrochen und mußte viele Stunden lang ohne das große Beisegel laufen. Die Vorgaben, unter welchen das Rennen ausgesegelt wurde, waren: »Ingomar« vom Mal, »Brynhild« 5 Stunden; »Clara« 5 Stunden 45 Min.; »Valdora« 7 Stunden 15 Min.; »Wendur« 7 Stunden; »Adela« 6 Stunden; »Nicandra« 7 Stunden 50 Min.; »Cariad« 7 Stunden 35 Min.; »Fiona« 7 Stunden 50 Min. Die Klassierung ergab nachstehendes Resultat: Dr. Kerrs »Valdora« Erste, dann Mr. Fergussons »Nicandra«, Mr. Lees »Wendur«, Lord Dunravens »Cariad« und Mr. Raits »Fiona«. Sämtliche Preisträger sind britische Jachten.

SCHWIMMEN.

DIE ÄRMELKANAL-DURCHSCHWIMMUNG ist in London in jüngster Zeit wieder einmal ein vielbesprochener Gegenstand geworden. Eine Londoner Wochenschrift hat nämlich neuerlich die Kanaldurchschwimmung angeregt, die Dauerschwimmer des Landes zur Meldung aufgefordert und ihnen die weitestgehende Unterstützung zugesagt. Unter denen, die sich zur kühnen Tour bereit erklärten, befand sich auch Jack Haggerty, der als der geeignetste Mann befunden wurde. Wir haben bereits in der Nummer vom 23. April d. J. über die Absicht Jack Haggertys, den Kanal zu durchschwimmen, und seine Persönlichkeit eingehend berichtet. Nun scheint der Versuch der Verwirklichung entgegenzugehen.

EINEN BEWEIS für die stark anregende Wirkung des Schwimmens liefert Dr. F. Müller durch die von ihm betriebenen Respirationsstudien beim Schwimmen. Die Versuche wurden mit dem zu diesem Zweck entsprechend umgeänderten Zuntzschen Apparat im Brienzersee angestellt. Die Versuchsperson schwamm in behaglichem Tempo, wobei die zurückgelegte Strecke nicht gemessen wurde. Die Ventilationsgröße pro Minute stieg von 6 *l* in der Ruhe auf 51 *l* beim Schwimmen. Beim Bergaufsteigen kam sie nur auf 42—48 *l*. Das Schwimmen ist also anstrengender als das Bergsteigen. Dementsprechend war auch der Sauerstoff- und Kalorienverbrauch beim Schwimmen höher als beim ruhigen Steigen auf einer um 25 Prozent geneigten Strecke. Aber auch bei bloßem ruhigen Verweilen im kalten Wasser — die Versuchsperson hielt sich am Boot — betrug die Ventilation 28 *l*, ein Zeichen, daß schon das kalte Wasser an und für sich den Stoffwechsel lebhaft verändert.

EISLAUFEN.

VERBANDSTAG DES EISLAUF-VERBANDES.

Der vierte ordentliche Verbandstag des Österreichischen Eislauf-Verbandes trat am 16. Juni l. J. zusammen. Vertreten waren: Wiener Eislauf-Verein, Eissport-Klub, Lemberger Eislauf-Verein, Mährisch-Ostrauer Eislauf-Verein, Training-Eisklub, Eislauf-Verein »Privos«, Stockerauer Eislauf-Verein, Cottage-Eislauf-Verein und Athletik-Klub »Sparta«, zusammen neun Verbandsvereine, welche 25 Stimmen innehatten.

Nach den üblichen Formalitäten kam es auch hier im Eissport zuerst zu einer politischen Debatte. Der Athletik-Klub »Sparta« in Prag hatte nämlich mit einem deutschen Geleitbrief an seinen Delegierten eine tschechische Vollmacht für seine Vertretung eingesendet, welche keiner der Anwesenden übersetzen konnte. Einige Stimmen waren dafür, dieses Schriftstück überhaupt nicht anzunehmen, andere wollten diesen Vorfall sogar zum Anlaß nehmen, daß in den Statuten des Verbandes die deutsche Sprache als Geschäftssprache festgesetzt werde, wieder andere wollten die Sache nicht so ernst nehmen und so kam man schließlich überein, die Vollmacht gelten zu lassen, dem Athletik-Klub »Sparta« aber offiziell und privatim kund zu machen, daß er sich künftighin im Verkehre mit dem Verbande gefälligst der allgemein verständlichen deutschen Sprache bedienen möge.

Zur Tagesordnung übergehend, wurde vorerst die Beibehaltung der bisherigen Mitgliederbeiträge beschlossen. Die als Kassarevisoren gewählten Herren Ing. **Peschka** und von **Haslmayer** berichten sodann über die vorgenommene Revision und beantragen, dem Vorstande das Absolutorium zu erteilen, und es wurden sonach sowohl der Kassa- als auch der Rechenschaftsbericht genehmigt.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung beantragte von **Haslmayer**, der Verbandsvorstand möge eine Aktion einleiten, um die Provinzvereine zum Anschlusse an den Verband zu bewegen, und möge durch die Internationale Eislauf-Vereinigung eine Klärung in betreff der Grenzen des Deutschen und des Österreichischen Eislauf-Verbandes anstreben. Beide Anträge wurden nach kurzer Diskussion einstimmig angenommen.

Bei den hierauf vorgenommenen Wahlen wurden die bisherigen Funktionäre, und zwar Dr. Karl von **Korper** als Präsident, Ignaz **Leykauf** als Vizepräsident, Karl **Fillunger** als erster Schriftführer, Architekt Erich **Gschöpf** als zweiter Schriftführer und Franz **Dietz** als Kassier wiedergewählt und hierauf der Verbandstag geschlossen.

SCHNEESCHUHLAUFEN.

VEREIN DEUTSCHER SKILÄUFER IN HOHENELBE.

Der Winter stellte sich diesmal verhältnismäßig zeitig in den höheren Gebirgslagen ein, denn bereits Mitte November hatte der Kamm eine Schneedecke, welche durch die Anfang Dezember anhaltenden reichlichen Niederschläge stattlich anwuchs. Im Gegensatz zu sonst war durch einige Zeit die Nordseite des Gebirges schneereicher als die Südseite, was sich jedoch bis Ende November bereits ausgeglichen hatte, wo die Schneedecke sich schon beiderseits bis in die Täler erstreckte. Die Monate Dezember und Jänner verliefen außergewöhnlich trocken und eigneten sich durch andauernd sonnige Tage vorzüglich für Skitouren. Im Monat Februar gab es reichliche Niederschläge. Da Stürme und Verwehungen sehr selten und mäßig auftraten, konnte sich am Gebirgskamm an Stellen, die sonst schneefrei sind, eine ansehnliche Schneemasse ansammeln; insbesondere zeigte das »hohe Rad« eine selten gleichmäßige, ununterbrochene Schneefläche, welche herrliche Abfahrten ermöglichte. Gleich günstig für die Ausübung des Skisportes blieb der Monat März und selbst im Ostermonat konnte man noch lohnende Skitouren und Schlittenfahrten unternehmen. In der Osterwoche wurde die Schneedecke bei der »Neuen schlesischen Baude« mit 166 *cm*, bei der »Prinz Heinrichs-Baude« mit 192 *cm* und auf der »Schneekoppe« mit 160 *cm* gemessen.

Auf dem am 15. März 1903 in der »Peterbaude« abgehaltenen ersten Verbandstag wurde dem Verein deutscher Skiläufer in Hohenelbe für drei Jahre, d. i. von 1903 bis 1905, die Leitung des Verbandes sowie die Veranstaltung des ersten Verbandsschneeschuhwettlaufs übertragen; derselbe fand am 16. und 17. Jänner 1904 in Oberhohenelbe in der »Hölle« unter ziemlich günstigen Schnee- und Wetterverhältnissen bei außergewöhnlich starker Beteiligung seitens der Teilnehmer und Zuschauer statt. Den Bemühungen des Vorstandes war es gelungen, Se. Hochgeboren Rudolf Grafen **Czernin** zu bewegen, das Protektorat für die Veranstaltung zu übernehmen, was für die weitere gedeihliche Entwicklung des Skisports im Riesengebirge von besonderem Werte sein wird. Die angenehmen, sportlichen Beziehungen, welche der Vorstand des Vereines seit dem Winter 1901/02 mit mehreren Norwegern unterhält, hatten zur Folge, daß auch diesmal zwei tüchtige norwegische Skiläufer sich an dem Rennen beteiligten. Die Widmung der beiden ersten Preise für den Hauptlauf und Sprunglauf durch Frau Marie **Böhm** und den **Protektor** sowie zahlreiche Spenden ermöglichten es, die Veranstaltung ohne Inanspruchnahme der Vereinskasse durchzuführen. Die Verbandskasse steuerte 90 K auf Preise für das Verbandsrennen bei.

Was den Schneeschuh im Riesengebirge so rasch volkstümlich gemacht hat und so glänzende Resultate bei den Jugendwettlaufen bewirkte, das ist die Schulung der Kinder für den Skisport. Dieselbe wird seit Jahren von dem Verein planmäßig betrieben und von den Schulleitern der Gebirgsschulen, insbesondere Herrn Schulleiter **Fischer** in Rennerbauden, tatkräftigst unterstützt. Das Ausleihen von Schneeschuhen an Kinder und die Abhaltung von Übungen hat sich als besonders wirksam bewährt. Mit Unterstützung des Österreichischen Riesengebirgsvereines und anderer Wohltäter war es möglich, auch im abgelaufenen Winter wieder an Gebirgsschulen Kinderski als Weihnachtsgabe zu verschenken. Es erhielten diesmal folgende Schulleitungen je zwei Paar Ski mit Doppelstöcken: Hermannseifen, Mohren, Niederhof, Witkowitz, Reborn, Marschendorf. Außerdem kamen bei dem diesjährigen Jugendwettlaufen vier Paar Knabenski mit zugehörigen Doppelstöcken zur Verteilung. Durch eine namhafte Spende, bestehend in 100 Stück Rucksäcken, welche der als Wohltäter des Riesengebirges bestbekannte Herr Adolf **Hoffmann** in Görlitz dem Verein zur Verfügung stellte, ist letzterer in der angenehmen Lage, für mehrere Jahre die jugendlichen Sieger bei den Schneeschuhwettlaufen mit praktischen Preisen beteilen zu können.

Auch in diesem Jahre war der Verein darauf bedacht, die einheimische Erzeugung geeigneter Schneeschuhe und Schneeschuhbindungen zu fördern. Unter seiner Aufsicht wurden durch Hohenelber Handwerker 40 Paar Schneeschuhe, meist mit der erprobten Bindung, angefertigt. Der dabei erzielte Gewinn wird wieder zur Anschaffung von Kinderski verwendet.

Um ein anschauliches Bild der Entwicklung des Skisportes im Riesengebirge zu geben, hat der Verein dem bereits bestehenden Museum des Österreichischen Riesengebirgsvereines ein Wintersportmuseum angegliedert. Dasselbe zeigt mit Rücksicht auf die kurze Zeit des Bestandes vorläufig nur die ersten Anfänge einer Sammlung, die sich im Laufe der Jahre vervollständigen soll. Mit dem Wintersportmuseum in Verbindung steht ein Verkaufslager touristischer Ausrüstungsgegenstände und Wintersportgeräte, welches von der Firma A. **Sirk** in Wien und einzelnen Hohenelber Handwerkern unterhalten wird. Der Vollständigkeit halber sei hier erwähnt, daß der Verein zur Errichtung einer Gebirgsstube, zu welcher der Österreichische Riesengebirgsverein die Mittel beistellte, die Anregung gegeben hat.

Die mit dem 10. Infanteriedivisionskommando eingeleiteten Verhandlungen ermöglichten es, dank der Unterstützung seitens des Hohenelber Bürgermeisteramtes und des Herrn Fabrikanten **Lorenz**, Hohenelbe schon im abgelaufenen Winter zum Sitz einer kleinen Wintergarnison zu machen. Sechzig Mann, welche den Infanterieregimentern Nr. 21, 36, 42 und 98 angehörten, bildeten die militärische Skiabteilung. Der Vorstand war bemüht, den Offizieren bei der Abrichtung der Mannschaft behilflich zu sein, wobei auf Einführung der modernen Skitechnik besonderes Gewicht gelegt wurde. Auch für den Sprunglauf gab Vorstandsmitglied Max **Ehinger** einen bewährten Lehrmeister ab. Es wäre zu wünschen, daß das 10. Infanteriedivisionskommando, ermutigt durch die günstigen Erfolge, die Errichtung einer ständigen, militärischen Skilauferstation in Hohenelbe beschließen würde. Der Vorstand des Vereins, dessen guter Wille in dieser Hinsicht von berufener Seite auch lobende Anerkennung gefunden hat, wird eifrigst bestrebt sein, die Durchführung des Planes nach besten Kräften zu fördern.

Es gelangten in der Zeit vom Dezember bis April eine größere Anzahl halb-, ganz- und mehrtägiger Touren, an welchen sich auch häufig Damen beteiligten, zur Ausführung. Zunächst boten für solche Touren die im Verbande abgehaltenen Schneeschuhwettläufe und sonstigen Veranstaltungen passende Gelegenheit. Der Verein war vertreten bei den vom Reichenberger Fußballklub, vom Schneeschuhklub »Windsbraut«, vom Schneeschuhläuferverein »Rennerbauden und Umgebung« und vom Spindelmühler Wintersportverein veranstalteten Skirennen. Ebenso nahmen mehrere Mitglieder an den Zusammenkünften des Wintersportvereines »Aupatal« teil. Bei den übrigen Touren bildete zumeist die Schneekoppe das Ziel der Skiläufer. Auch die Peterbaude wurde von den Schlittenfahrern wiederholt aufgesucht.

Die Kosten für die ziemlich ausgedehnte Wintermarkierung trugen wie bisher die beiden Riesengebirgsvereine, während der Hohenelber Verein die genaue Durchführung und Instandhaltung der Markierung überwachte. Auf sämtlichen Strecken stehen die Stangen 8—10 Schritt voneinander; auch die Stangenhöhe ist erfahrungsgemäß den Schneeverhältnissen angepaßt. An einzelnen Kreuzungspunkten angebrachte Tafeln vervollständigen die Markierung, welche hinsichtlich Verläßlichkeit nichts zu wünschen übrig läßt.

Die Beziehungen des Vereines zu den anderen Wintersportvereinen sind die besten. Die Bestrebungen der Vereine im Erzgebirge und Böhmerwald, daselbst den Hörnerschlitten einzubürgern, hat der Verein durch Vermittlung bei Beschaffung von Hörnerschlitten und Schlittenlenkern unterstützt.

Der Mitgliederstand belief sich im Vereinsjahre auf 59. Ein verhältnismäßig kleiner Verein, der sich rühmen darf, durch Opferwilligkeit, Zusammenhalt und Freude seiner Mitglieder an dem gesunden Skisport manch schönen Erfolg errungen zu haben. Die Verbreitung einer geeigneten Schneeschuhtype im Riesengebirge, die Einführung einer mustergültigen Skitechnik durch Heranziehung erstklassiger Skiläufer als Teilnehmer an den vom Verein veranstalteten Rennen, die Schulung der Kinder im Skilaufen und damit die Heranbildung eines Stockes tüchtiger einheimischer Skiläufer, die Verbesserung und Vervollständigung der bestandenen Wintermarkierung, wodurch der Touristenverkehr im Winter sich wesentlich gesteigert hat, das sind die Errungenschaften, dessen sich der Verein in den neun Jahren seines Bestandes rühmen darf.

RADFAHREN.

RESULTATE.

Wien 1904.

Meeting auf der Margaretener Rennbahn.

Sonntag den 19. Juni.

MOTORZWEIRADFAHREN über 10 *km*. Es wird in zwei Läufen gegen Zeit gefahren. Endresultat:

Sigm. **Eckerl** (Puch) . . . . ($9:30^{1}/_{5}$) 1
Max **Mehnert** (Puch) . . . . (10.00) 2
Adolf **Rausch** (Puch) . . . . (10:11) 3

Unplaciert Arnold und Czernil. Rausch konnte trotz eines Sturzes in seinem Lauf noch Erster und dem Gesamtresultat nach Dritter werden.

MEISTERSCHAFT der Margaretener Rennbahn über 1000 *m*.

Eduard **Reininger** (Wiedener Radler) . . . $2:01^{3}/_{5}$ 1
Max **Kauba** 2
Konrad **Puhrer** 3

Unplaciert Rudolf Kontruss. Reininger, der Liebling des Publikums noch von den guten Zeiten der Praterbahn her, geht erst beim Einbiegen in die Zielgerade los und gewinnt sicher mit knapper halber Länge, eine Länge zurück der Dritte.

FAHREN ÜBER 25 KILOMETER. (Nur Tandemführung gestattet.)

Otto **Meixner** (Wiedener Radler) . . . . . ($36:25^{2}/_{5}$) 1
Karl **Vitak** . . . . (37:14) 2
Konrad **Puhrer** . . . . ($37:21^{1}/_{5}$) 3

Aufgegeben Max Mehnert. Die bessere Führung entscheidet das Rennen. Meixner, in erster Linie vom Tandem Reininger—Kauba vortrefflich unterstützt, hält bald den sicheren Sieg in der Hand. Auch Mehnert hat gute Schrittmacher, steht aber scheinbar die Distanz nicht durch und gibt auf. Meixner siegt schließlich mit einer Runde Vorsprung gegen Vitak, der erst in der letzten Runde Puhrer um den zweiten Preis schlägt.

MOTORZWEIRADFAHREN über 50 *km* Gefahren wie das erste Rennen in zwei Gruppen gegen Zeit. Endresultat:

Sigm. **Eckerl** (Puch) . . . . ($49:26^{2}/_{5}$) 1
Max **Mehnert** (Puch) . . . . (49:35) 2
Emil **Arnold** (F. N.) . . . . (59:22) 3

Czernil und Rausch aufgegeben.

TANDEMFAHREN über 2000 *m*.

E. **Reininger—M. Kauba** . . . . (2:48) 1
Julius **Papp—F. Hess** 2
Wutte—Russ 3

Sechs Paare starten. Mit zwei Längen sicher gewonnen, schlechte Dritte.

DER KONGRESS DER LIGUE INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS TOURISTES.

Der diesjährige Kongreß der genannten Vereinigung fand in den Tagen vom 10. bis 13. Juni in Wien statt. Ein Komitee des Österreichischen Touring-Klubs, bestehend aus den Herren Adolf **Borkowski** als Präsidenten, **F. von Mayer-Tenneburg**, Dr. Loew, Alb. **Dienesch**, Freiherr von **Prochazka** und Rud. **Spielmann** hatte sein Möglichstes geleistet, um zu dem Gelingen des Kongresses beizutragen und den Gästen den Aufenthalt in der Stadt Wien so angenehm als möglich zu machen.

Die Verhandlungen des Kongresses wurden Freitag den 10. Juni mit einer Rede des Präsidenten des Österreichischen Touring—Klubs, Finanzrat **Borkowski**, eröffnet.

Zum Kongresse waren erschienen: Touring-Club Italiano (Louis **Cuneo** y **Vidal**), Cyclists Touring-Club (Josef **Pennell**), Svenska Turistföreningen (Dr. Mauritz **Boheman**), Union Velocipédique de France (Oskar **Remy**), Touring-Club Louxembourgeois (Eugen **Carniaux**), Allgemeine Radfahrer-Union (Max **Becker**), Algem. Nederlandscher Wielrijeer Bond (G. A. **Pos**, D. **Fockema**), Touring-Club Suisse (F. **Roisin**), Touring-Club de Belgique (E. von **Zeebroeck**, E. **Séaur**, H. **Colard**), Touring-Club de Russie (Bar H. **Prochazka**), Union Vélocipédique Russe (Karl von **Reisner**), Ligue véloc. Belge (Oskar **Remy**), Österreichischer Touring-Klub (A. **Dienesch**), Deutscher Radfahrer-Bund (Gregor **Nissen**), Deutscher Touring-Klub (Dr. **Kühles**).

Der Algem. Nederlandsche Wielrijeer Bond berichtete, daß es ihm gelungen, in Holland vollständige Fahrfreiheit für Motorfahrzeuge zu erreichen, und daß ein diesbezüglicher neuer Gesetzentwurf bereits in Vorbereitung ist. Der nächste Punkt der Tagesordnung, daß alle Sportzweige, die sich mit Tourismus befassen, in den Bereich der Tätigkeit der Ligue gehören, entfesselte eine lebhafte Debatte, wurde aber schließlich angenommen.

Sodann berichtete der Touring-Club Italiano, daß es ihm gelungen sei, das bisher vom Automobile Club de France innegehabte Monopol bezüglich der Ausstellung von Grenzkarten für die zollfreie Ein- und Ausfuhr von Motorrädern und Automobilen zu brechen. Es können nunmehr alle der Ligue angehörenden Verbände im Gegenseitigkeitsverhältnis von dieser Erleichterung in der Grenzüberschreitung mit Motorfahrzeugen Gebrauch machen. Die Anträge des Touring-Club Suisse, des Cyclists Touring-Club und des Deutschen Touring-Klub wurden unter einem verhandelt, da sie sich alle mit den Schwierigkeiten befassen, die dem Touristen bei Überschreitung der österreichischen Grenze bereitet werden. Der Deutsche Touring-Klub berichtete über einen besonders eklatanten Fall, wo trotz ordnungsmäßiger Nachweisung infolge Fehlers eines österreichischen Zollbeamten der Zoll für ein eingeführtes Rad nachträglich erlegt werden mußte.

Auf den von verschiedenen Rednern eingebrachten Antrag, man möge auf Beseitigung des betreffenden Gesetzes dringen, erwiderte Dr. Julius **Loew**, daß ein solcher Antrag kaum von Erfolg begleitet sein dürfte. Es wurde

der Österreichische Touring-Klub sodann beauftragt, die tunlichste Erleichterung bei Überschreiten der österreichischen Grenze zu erwirken und wenigstens durchzusetzen, daß der betreffende Beamte eine Bestätigung über die ordnungsmäßige Wiederausfuhr des eingeführten Rades auszustellen habe.

Am zweiten Verhandlungstage übernahm Kriegsgerichtsrat Becker aus Straßburg auf Wunsch der Versammlung den Vorsitz.

Finanzrat Borkowski erläuterte die derzeit in Kraft stehenden österreichischen Vorschriften über den Grenzverkehr mit Fahrrädern und legte die Unmöglichkeit dar, mit Rücksicht auf die Gemeinsamkeit der zollgesetzlichen Bestimmungen mit Ungarn eine Abänderung herbeizuführen. Er sei jedoch gern bereit, beim österreichischen Finanzministerium auf die Erlassung einer Vorschrift hinzuarbeiten, daß bei den Grenzzollämtern über die ordnungsmäßige Ausfolgung der Wiederausfuhrbestätigung ein Amtszeugnis erteilt werde.

Nach längerer Diskussion, in welcher alle Delegierten zum Ausdruck brachten, daß die österreichische Finanzverwaltung im eigenen Interesse der Bewohner des Landes den Verkehr mit Fahrrädern und Automobilen — welcher Geld ins Land bringt — unterstützen sollte und daß die Vexation des österreichischen Regimes hinsichtlich des Grenzverkehrs fast einzig in Europa dasteht, wurde einstimmig beschlossen, eine Deputation, bestehend aus den Herren Dr. C. Kühles, Rechtsanwalt, München, G. A. Pos, Holland, und F. Raisin, Schweiz, zum österreichischen Finanzminister zu entsenden und diesem nachstehende Resolution zu unterbreiten:

»Die zurzeit in Wien versammelten Delegierten der Touring-Klubs sämtlicher Länder Europas, die in der Ligue Internationale des Associations Touristes vereinigt sind und mindestens 300.000 Rad- und Motorfahrer repräsentieren, unterbreiten dem hohen österreichischen Finanzministerium die Bitte: Im begünstigten Zollverkehr für Österreich die in allen übrigen europäischen Ländern zur Hebung friedlicher Wanderung der Nationen gegebenen Formerleichterungen den Ausländern zu gewähren, so zwar, daß der Ausländer gegen Vorzeigung der mit Identitätsversicherungen versehenen Legitimationsgrenzkarten der für ihre Mitglieder garantierenden Touring-Klubs ohne weitere Förmlichkeiten die österreichische Grenze [illegible] schreitet und verläßt.«

Dieses Memorandum wurde von den genannten Herren dem österreichischen Finanzminister überreicht. Bezüglich des Antrages des Deutschen Radfahrer-Bundes behufs Ausarbeitung eines internationalen Reisehandbuches für Radtouristen welches einen literarischen und kartographischen Ratgeber, kurze Entwürfe der lohnendsten größeren Rundfahrten in den verschiedenen Ländern, Winke über den Grenzverkehr, Polizeibestimmungen, Eisenbahntransporte etc. und einen kurzen radtouristischen Sprachführer zu enthalten hatte, legte der Touring-Club de Belgique ein solches in sechs Sprachen (französisch, holländisch, deutsch, englisch, italienisch und spanisch) vor, das an alle in der Ligue vertretenen Verbände zum Selbstkostenpreise abge- [illegible]

Cuneo referierte am Sonntag über den Antrag XIV des Touring-Club Italiano, der Kongreß möge außer den bereits existierenden, die vier neuen, vom Touring-Club Italiano angenommenen Warnungstafeln mit nachfolgendem Text prüfen und offiziell anerkennen: »Bahnübersetzung«, »Gefährliches Gefälle«, »Langsam fahren«, »Wasserrinne«.

Van Zeebroeck referierte über den Antrag XV des belgischen Touring-Klub, der ähnliche Vorschläge bringt, die Herren Raisin und Nissen sprachen sich gegen die Abänderungen der einmal approbierten Abzeichen aus, da sonst Komplikationen unausbleiblich wären. Hierauf wurde der Antrag einstimmig abgelehnt.

Von Reisner von der russischen Union berichtete, daß der russische Touring-Klub gegenwärtig das alleinige Recht besitze, Tripizques auszugeben; die Ligue möge dahin intervenieren, daß dieses Recht auch auf die Union ausgedehnt werde. Der italienische Touring-Klub erklärte sich bereit, diesbezügliche Schritte bei der russischen Regierung einzuleiten. Auch zu dem folgenden Antrag des Deutschen Radfahrer-Bundes erbietet sich der einflußreiche italienische Touring-Klub, die Freimachung der spanischen Grenze zu erwirken, demzufolge Radfahrer, Motocyclisten und Automobilisten ohne Zollhinterlegung gegen bloße Vorzeigung der Grenzkarte die Grenze passieren dürfen.

Der Vorsitzende der Versammlung ersuchte zum Schlusse der Sitzung die deutschen Radfahrerverbände, bei den preußischen Eisenbahnverwaltungen Schritte einzuleiten, im internationalen Verkehr, wo es sich um mindestens 150 *km* handelt, die Zulassung des Transportes von Fahrrädern mit allen Schnellzügen zu erwirken, und zwar so, daß das Rad mit demselben Zuge geht, in welchem sich der Besitzer befindet.

Am Montag um 1/2 10 Uhr vormittags fanden die Fortsetzung und der Schluß der Verhandlungen statt. Vorher hatten sich die Delegierten der L. I. A. T. zur Audienz beim Finanzminister begeben.

In der letzten Sitzung führt E. van Zeebroeck den Vorsitz.

Es gelangten der Antrag des Touring-Club Suisse, »Es mögen in den Ländern, wo eine oder mehrere der L. I. A. T. angehörige Vereinigungen bestehen, die in der L. I. A. T. nicht vertretenen Automobilklubs, Motoklubs, Radfahrer- und ähnliche Vereine, die auf die Unterstützung der touristischen Verbände vertrauen und sich vornehmlich auf ihre Rolle als Agitations- und Sportsvereine beschränken, den in der L. I. A. T. vertretenen Verbänden die Ausarbeitung der Fragen, welche die allgemeine Lage, die Verkehrsbestimmungen und internationalen Formalitäten betreffen, sowie die Aufgabe, bei den kompetenten Behörden Schritte in diesen Angelegenheiten zu unternehmen, überlassen«; weiters der Antrag des Touring-Club de Belgique, »Die der L. I. A. T. angehörigen Verbände sollen sich im Prinzipe mit jedem Tourensporte beschäftigen, ohne Rücksicht auf das angewendete Fortbewegungsmittel. Infolgedessen sollen dieselben in ihren Ländern das Alleinrecht auf die Verwaltung der allgemeinen touristischen Angelegenheiten, daß heißt Hotel-, Publikations-, Zoll-, Gebühren-, Straßen- und Wegweiserangelegenheiten etc. beanspruchen. Sie haben daher zu verhindern, daß Vereinigungen, welche sich nur einem Sportzweige widmen, besonders die Automobilklubs ihrerseits ein gleiches Programm annehmen, da die erwähnten Angelegenheiten im Interesse des Tourenwesens einer gemeinsamen Leitung bedürfen, welche alle Hilfsquellen und Interessenten des Landes vereinigt. Ein Übereinkommen zwischen den Verbänden bezüglich dieser Punkte und Bekanntgabe eventueller Wünsche in dieser Richtung soll angestrebt werden« unter einem zur Verhandlung.

In der folgenden Debatte wurde von mehreren Rednern geltend gemacht, daß die Durchführung dieser Bestimmung auf Schwierigkeiten stoße, da in erster Linie die Automobilklubs auf dem Produzentenstandpunkt stehen und mehr das Rennwesen als den Tourismus betreiben. Zur Illustration teilte der Österreichische Touring-Klub mit, daß er dem Österreichischen Automobil-Klub alljährlich einen Bericht über den jedesmaligen Kongreß der L. I. A. T. einsende, ohne deshalb eine Förderung seitens dieser Korporation erfahren zu haben. Der Deutsche Radfahrer-Bund beantragte eine alljährlich anläßlich des Kongresses abzuhaltende internationale Ausstellung für Tourismus, um die weiteren Kreise für die Ziele der L. I. A. T. zu interessieren. Schließlich wurden die beiden Punkte im Prinzipe angenommen mit dem Zusatzantrag des Deutschen Touring-Klubs, »es möge jeder bedeutende Automobilklub in den einzelnen Ländern von den Touringklubs dieser Länder das gedruckte Verhandlungsprotokoll des Kongresses der L. I. A. T. erhalten, mit dem Beifügen, sich mit dem betreffenden Touringklub über eine im Einzelfalle vertragsmäßig zu ordnende Form zu einigen«.

Der Antrag des Deutschen Touring-Klub betreffs einer einheitlichen Legitimationskarte in Verbindung mit den Grenzkarten wurde schließlich zurückgezogen, besonders auf die vom Cyclists Touring-Club gegebenen Aufklärungen hin.

Hierauf kamen die an den österreichischen Finanzminister entsendeten Herren zurück und berichteten über den besonders liebenswürdigen Empfang, der ihnen zu teil geworden war. Se. Exzellenz geruhte das ausgebreitete Memorandum entgegen zu nehmen und teilte mit, daß er selbst als Radfahrer schon diesbezügliche unangenehme Erfahrungen an der österreichischen Grenze gesammelt habe, die die Ausführungen der Delegierten zum Teile bestätigen. Was jedoch im Auslande möglich sei, muß sich auch in Österreich durchsetzen lassen, schon im Interesse eines regen Fremdenverkehrs, er sage deshalb eine tunliche Beseitigung der gerügten Übelstände zu. Die in der ersten Sitzung des Kongresses angeregten Wiederausfuhrsbestätigungen werden raschest als einstweiliges Provisorium eingeführt werden. Der Kongreß nahm den Bericht der Deputation hochbefriedigt zur Kenntnis.

Hierauf wurde der Antrag des Touring-Club de Belgique: »Die schweizerischen Bundeseisenbahnen gestatten nicht, daß an Sonntagen Sonderzüge aus dem Auslande kommen. Sie verhindern daher, daß diese Züge an Samstagen abgehen, was den Touristen ermöglichen würde, einen Tag mehr zu genießen, ohne ihre berufliche Beschäftigung zu versäumen. Der Touring-Club de Belgique ersucht den Kongreß, den Wunsch auszusprechen, daß die schweizerischen Bundeseisenbahnen von dieser Haltung absehen und Maßregeln treffen mögen, damit die Sonderzüge an Sonntagen verkehren dürfen, um nicht, wie bisher, der Hebung des Touristenverkehres in der Schweiz hinderlich zu sein, sondern die Bemühungen der ausländischen Eisenbahnverwaltungen nach dieser Richtung hin zu unterstützen«, angenommen.

Nachdem noch Lüttich als nächstjähriger Versammlungsort bestimmt worden war, wurde der Kongreß offiziell geschlossen.

NOTIZEN.

HELLER gewann am letzten Sonntag den Großen Preis von Marseille gegen minderwertige Konkurrenz.

DANGLA liegt noch immer im Magdeburger Krankenhaus und schwebt zwischen Leben und Tod. Das Bewußtsein kehrt nur auf Momente zurück.

IN PLAUEN I. V. fand am Sonntag ein Zweikampf Ryser—Kaser über 20 und 50 *km* mit Motorführung statt, den Kaser in beiden Läufen gewann.

BRUNI gewann am vergangenen Sonntag in Leipzig das Stundenrennen mit Motorführung. Er legte 76·665 *km* zurück, als Zweiter folgte Dickentmann mit 75·760 *km*, während Hall, der mit seinem Schrittmacher Pech hatte, nach dem 29. Kilometer aufgab.

IN BERLIN-FRIEDENAU wurde am vergangenen Sonntag das 50 Kilometer-Rennen mit Motorschrittmachern eine leichte Beute Robls, der Salzmann und Demke in überlegener Weise abfertigte. Auch das 20 Kilometer-Tandemrennen mit Motorschrittmachern fiel an Robl zusammen mit Stol.

IN HANNOVER fand am 16 Juni abends ein Dreikampf Rütt—Ellegaard—Arend statt. Rütt gewann alle drei Läufe, Ellegaard wurde zweimal Zweiter und einmal Dritter, Arend einmal Zweiter. Die Punktwertung ergab als Endresultat: Rütt mit drei Punkten Sieger, Ellegaard mit sieben Punkten Zweiter, Arend mit acht Punkten Dritter.

DER GROSSE PREIS VON PARIS nahm am vergangenen Sonntag auf der Munizipalbahn seinen Anfang. Es wurden nur die Vorläufe ausgetragen, welche das erwartete Resultat brachten, indem sich in ihnen Rütt, Meyers, Mayer, Schilling, Ellegaard, Piard, der überraschenderweise Bixio schlug, Jacquelin und Poulain für die Zwischenläufe qualifizierten. Die beiden Deutschen, Arend und Huber, bewiesen ein sehr geringes Können, indem Arend in seinem Vorlaufe gegen Poulain unterlag und Huber von Schilling geschlagen wurde. Interessanter als diese Kämpfe gestaltete sich das Tandemrennen, das von Meyers—Schilling nach hartem Kampfe mit Vorderradlänge gegen Mayer—Rütt gewonnen wurde, während Ellegaard—Arend nur den dritten Platz besetzen konnten.

»LEITFADEN FÜR MILITÄR-RADFAHRER.« Von Josef Henke, k. u. k. Militärlehrer, Lehrer am Militär-Fecht- und Turnlehrer-Kurse. Wiener-Neustadt 1904, im Selbstverlag. Preis 80 h. — Der Verfasser, welcher auf eine mehr als zwanzigjährige Tätigkeit als Radfahrer und Lehrer im Radfahren zurückblicken kann, hat das vorliegende Büchlein als Lehr- und Nachschlagebehelf für alle jene herausgegeben, welche entweder selbst als Militärradfahrer in Verwendung treten oder über solche zu verfügen haben. Diesen Zweck hat der Autor, wie man gleich vorausschicken kann, vollständig erreicht. Die einzelnen Kapitel des Büchleins lauten: 1. Kurze Beschreibung des Fahrrades; 2. Vorgang bei der Übernahme von Militärfahrrädern; 3. Behandlung und Konservierung des Fahrrades; 4 Ausbildung des Militär-Radfahrers; 5. Einteilung und Verwendung der Militär-Radfahrer; 6. Vorschriften für den Militär-Radfahrer.

EIN KRITERIUM der europäischen Flieger veranstaltete am Abend des 16. Juni die Direktion des Pariser Buffalo-Velodroms. Die beiden besten Flieger, Rütt und Ellegaard fehlten jedoch, da sie an diesem Tage in Hannover starteten. So wurde nur ein Vierkampf, Jacquelin, Schilling, Meyers und Mayer arrangiert und die Entscheidung des Kriteriums auf den nächsten Tag verschoben. Zur Austragung des genannten Vierkampfes waren sechs Läufe erforderlich, welche den nachstehenden Einlauf erbrachten: 1. Lauf: Schilling Erster mit Radlänge vor Mayer; 2. Lauf: Meyers mit einer Länge Sieger vor Jacquelin; 3. Lauf: Meyers schlägt Mayer mit einer Länge; 4. Lauf: Schilling mit vier Längen Erster vor Jacquelin; 5. Lauf: Meyers Sieger über Schilling mit halber Länge; 6. Lauf: Mayer schlägt Jacquelin mit einer Länge. Nach der Punktwertung ergab sich folgendes Resultat: Meyers mit drei Punkten Erster, Schilling mit vier Punkten Zweiter, Mayer mit fünf Punkten Dritter, dann Jacquelin. Am nächsten Abend wurde der Kampf unter Teilnahme Rütts und des Italieners Bixio fortgesetzt. Im ersten Lauf ging Mayer eine halbe Länge vor Schilling als Erster durchs Ziel, während Rütt aufgab. Den zweiten Lauf gewann Bixio mit Radlänge vor Meyers, welcher wiederum Jacquelin mit einer Länge auf den dritten Platz verwies. Rütt, Meyers, Jacquelin und Schilling stellten sich hierauf im Hoffnungslauf dem Starter, eine illustre Gesellschaft für einen Hoffnungslauf! Meyers holte sich den Sieg vor Schilling; Jacquelin unternahm einen mißglückten Ausreißversuch, und Rütt, der einige Stunden zuvor erst von Hannover nach Paris zurückgekehrt war, fühlte sich durch die Eisenbahnfahrt ermüdet und gab ohne Kampf auf. Der Entscheidungslauf des Kriteriums vereinigte demnach Meyers, Mayer und Bixio am Start. Mayer hielt beim Glockenzeichen die Spitze und wies die Angriffe zuerst Meyers', dann Bixios erfolgreich zurück. Bixio endete schließlich eine halbe Länge hinter ihm als Zweiter und Meyers als Dritter.

DIE TOURENDAUERFAHRT des Österreichischen Touring-Klubs fand am vergangenen Sonntag unter schwierigen Verhältnissen statt. Der am Abend und auch während der Nacht niedergegangene heftige Regen hatte die anstrengende und an Steigungen reiche Strecke, welche von der Auhofstraße über Purkersdorf, Klausen-Leopoldsdorf, St. Corona, Altenmarkt, Kaumberg, Hainfeld, Klammhöhe, Neulengbach, Judenau, Sieghartskirchen, Tulln, Stockerau und Jedlesee führte und 170 *km* lang war, noch bedeutend verschlechtert, so daß es an zahlreichen Stürzen nicht mangelte. Um 7 Uhr früh trat die erste Hälfte der Konkurrenten, bestehend aus Wavrinovsky, Brodt, Hawlitschek, Leitner, Schnürer, Serth und Weber, die Reise an und um 7 Uhr 10 Minuten folgten ihr in der zweiten Gruppe Flach, Müller, Höbler, Kornfeil, Janetzky, Widra und Pfeiffer. Viktor Brodt stürzte vor Altenmarkt über einen Hund und blieb längere Zeit bewußtlos liegen. Ein Arzt konstatierte an ihm einen Schlüsselbeinbruch sowie Fraktion der Oberarmgelenke und Kontusionen am ganzen Körper. Ferner stürzten oder erlitten Maschinendefekte Wavrinovsky, Schnürer, Hawlitschek, Leitner und Müller. Erst knapp vor dem Ziele wurde das Rennen in einem hitzigen Endkampfe, den sich Serth und Weber lieferten, zu gunsten des letzteren entschieden. Der Einlauf gestaltete sich wie folgt: Franz Weber, Sektion V (Fünfhaus) 7 : 49 : 06; Ludwig Serth, Sektion V, 7 : 49 : 07; Th. Hawlitschek, Sektion V, 8 : 00 : 45; Otto Widra, Wiener Radfahr-Klub »Die Deutschmeister«, 8 : 48 : 01; Rudolf Höbler, Wiener Radfahr-Klub »Viktoria«, 8 : 48 : 02; Leon Müller, Wiener Radfahr-Klub »Viktoria«, 9 : 07 : 32 1/2; Karl Leitner, Sektion V, 9 : 39 : 10; Franz Janetzky, Wiener Radfahr-Klub »Die Deutschmeister«, 9 : 58; Josef Wavrinovsky, Wiener Radfahr-Klub »Die Deutschmeister«, 10 : 50;

Georg Kornfeil, Wiener Radfahr-Klub »Die Deutschmeister«, 10:55. Da die drei Ersten in ihrem Kontrollbuche die Station Altenmarkt nicht bestatigt haben, so dürfte wohl ihre Disqualifizierung erfolgen.

DER FRÜHJAHRSGAUTAG des Gauverbandes 34 »Niederösterreich« des Deutschen Radfahrer-Bundes fand am 11. d. M. im Sportetablissement Engelmann unter der Beteiligung der Vertreter der bundesangehorigen Vereine sowie Einzelfahrer statt und nahm seinen programmaßigen Verlauf. Erster Gauvorsitzender Oberingenieur Eduard Engelmann hielt einen kurzen Ruckblick auf die letztverflossenen Monate der Verbandstatigkeit und konstatierte das erfreuliche Anwachsen des Gauverbandes 34 wie des Bundes. Die ausgeschriebenen sportlichen Veranstaltungen seien teils vollstandig gelungen durchgeführt, anderseits dank der einmütigen, ersprießlichen Tatigkeit der Vorstandsmitglieder vorbereitet. Insbesonders erfülle es den Gauvorstand mit Befriedigung, daß die von ihm veranstalteten sportlichen Darbietungen im Rahmen des Semmeringjubilaums auch seitens der befreundeten Verbande, und zwar des Vereins christlicher Radfahrer Österreichs und des Vereins deutscher Radfahrer Österreichs Unterstützung fanden Oberingenieur Engelmann erwahnte unter speziellem Dank an die hiebei besonders tatigen Herren mit Befriedigung das volle Gelingen des Festzuges in Reichenau am 29. v. M. und das vom Gauverband veranstaltete Semmering - Festgruppenfahren Schottwien — Semmeringhöhe — Murzzuschlag — Semmeringhöhe am 2. Juni. Zu besonderem Danke sei die österreichische Radfahrerschaft dem Verbande der österreichischen Fahrrad- und Motorfahrzeughandler verpflichtet, welcher Verband den Betrag von tausend Kronen für den Festzug beigesteuert hat. Oberingenieur Engelmann erklarte, den Gauverband müsse das Resultat dieser Veranstaltungen, welche ganz außerordentliche Anforderungen an die arrangierenden Funktionare stellten, mit um so größerer Befriedigung erfüllen, als die Entfernung des Abhaltungsortes von Wien und mannigfache sonstige, von Fernstehenden bereitete Schwierigkeiten den Erfolg nicht zu beeintrachtigen vermochten. Es war selbstverstandlich, daß die Versammlung den um das Gelingen der vorerwahnten Veranstaltungen besonders verdienten Mitgliedern des Vorstandes, Bundesausschuß Max Edlen von Raymond, sowie jenen des Gauvorstandes Herrn Landes-Oberingenieur Ed. Engelmann, J. U. C. Ferdinand Ritter von Schonfeld, Franz Kammerer, Fritz Faulhaber und R. F. Fanta den Dank in beredter Weise zum Ausdruck brachte. Im weiteren Verlaufe der Verhandlungen stellte der erste Vorsitzende fest, daß das Semmeringfest zur ehrenden Anerkennung des Gauverbandes, als altesten österreichischen Radsportverbandes, hiezu berufenen Persönlichkeiten Anlaß bot und erwahnte, daß sowohl der erste Vorsitzende des Gaues 34 des Deutschen Radfahrer-Bundes wie dessen Bundesausschuß bei offiziellen Anlassen, wie beim Bankett des Bürgermeisters der Stadt Wien im Rathause, der Gedenkfeier und den Festlichkeiten und Festbanketten am Semmering als Ehrengaste zugezogen wurden. — In Abwicklung der Tagesordnung wurde nunmehr zur Wahl des Bundesausschusses, beziehungsweise der Delegierten des Gauverbandes zum 21. Bundestage des Deutschen Radfahrer-Bundes in Dusseldorf geschritten. Es wurde hiezu Herr Max Edler von Raymond, Wien, IV/2, Starhemberggasse 26, beziehungsweise die Herren Oberingenieur Ed. Engelmann und Goldwarenfabrikant Sigismund Fitzka aus Hietzing gewahlt Es gelangten sodann die vom Bundesausschusse am Bundestage einzubringenden Antrage zur Debatte und Annahme. Weiters wurde zur Wahl eines zweiten Gaufahrwartes geschritten. Die Wahl fiel auf Herrn Josef Leopold Detter, welcher die Wahl dankend annahm. Dem Gautage wohnte auch der Bundesfahrwart des Deutschen Radfahrer-Bundes für Wanderfahren, Herr Gregers Nissen aus Altona bei, welcher gerade bei dem Kongreß der L. I. A. T. als Vertreter des Deutschen Radfahrer-Bundes in Wien weilte.

AUTOMOBILISMUS.

DAS GORDON-BENNETT-RENNEN.

Das Gordon-Bennett-Rennen hat sich eine allererste Stelle nicht nur unter den sportlichen, sondern auch unter den gesellschaftlichen Ereignissen des Jahres und der Welt errungen, das kann selbst dem nicht fremd bleiben, der dem Automobilsport gleichgültig gegenübersteht, und das muß auch der zugeben, dem das Automobil ein Greuel ist. Was man auch einige Tage vor dem Rennen zur Hand nahm, war es eine Tageszeitung oder illustriertes Journal oder Witzblatt, uberall fand man das bevorstehende automobilistische Ereignis besprochen, im Bilde vorgeführt, beziehungsweise in satirischer Weise beleuchtet und bekrittelt.

Das heurige Gordon-Bennett-Rennen stand in nichts dem nach, was man sich seit Monaten von ihm versprochen hatte. Eine glänzende internationale Gesellschaft hatte sich am Renntage im Taunus versammelt, an ihrer Spitze der deutsche Kaiser und die deutsche Kaiserin. Zahlreiche hohe Persönlichkeiten wie die Großherzogin Anastasia von Mecklenburg-Schwerin und ihre Tochter, Großherzogin Cäcilia, Großherzog Michael Nikolajewitsch, Prinz und Prinzessin Henry von Pleß, der Kronprinz von Schweden mit seinem Adjutanten Baron Adelsward, Prinz von Hohenlohe-Oehringen, Prinz und Prinzessin Friedrich Karl Hohenlohe, Fürst Salm-Reifferscheidt, dann Graf Tiele-Winkler mit Mr. Charlemagne Tower waren in Homburg abgestiegen. Ferner ließ sich eine sehr starke französische Invasion verzeichnen, in deren Reihen man Prince de Ligne, Graf de Gramedo, Graf Heurtel, Herzog d'Arion, Prince de Lucinge-Faucigny, Herzogin d'Angelo, den Prasidenten des französischen Automobil-Klubs, Baron de Zuylen, dann die bekannten Sportsleute, beziehungsweise Fabrikanten Rene de Knyff, Tampier, Panhard, Mors, Brasier, Michelin, Voigt, Lebaudy, Baron de Turkheim, Baron de Dietrich etc. bemerkte. England war relativ schwach vertreten, dagegen fehlte es nicht an zahlreichen Gasten aus Osterreich, unter denen Fürst und Fürstin Hohenlohe, Fürst Karl Trauttmansdorff, Graf Karl Schönborn, Graf Erwin Schönborn, Graf Siegfried Wimpffen, Philipp Graf Boos-Waldeck, u. v. a. auffielen. Aus Amerika war als markanteste Persönlichkeit der auch in Österreich nicht unbekannte Mr. Clarence Gray-Dinsmore erschienen, welcher die Marotte hat, die siegreichen Rennwagen, beziehungsweise auch schon im vorhinein die aussichtsvollsten anzukaufen. Er nennt den Mercédès-Wagen, der aus der vorjahrigen Gordon-Bennett-Konkurrenz siegreich hervorging, sein Eigen, und auch der Mercédès-Wagen, auf welchem Jenatzy diesmal sein Glück versucht hat, war bereits vor dem Rennen an ihn verhandelt.

Am Donnerstag wurde das Abwiegen der Rennwagen vorgenommen. Leider ereigneten sich an diesem Tage auf der Rennstrecke einige schwere Unfalle, welche zwar Amateurfahrer betrafen und mit dem Rennen selbst nichts zu tun hatten, immerhin aber einen düsteren Schatten auf dasselbe warfen.

Der Freitag, der Renntag, war ein herrlicher, aber heißer Tag. Schlag 7 Uhr früh wurde in Anwesenheit des deutschen Kaiserpaares der erste Fahrer, Jenatzy, der Verteidiger des Preises, vom Starter entlassen. Die Abfahrt der Konkurrenten vollzog sich wie folgt:

1.	Jenatzy (Mercédès, Deutschland)	7:00
2.	Edge (Napier, England)	7:07
3.	Werner (Mercédès, Österreich)	7:14
4.	Lancia (Fiat, Italien)	7:21
5.	Théry (Richard-Brasier, Frankreich)	7:28
6.	Pierre de Crawhez (Pipe, Belgien)	7:35
8.	De Caters (Mercedes, Deutschland)	7:42
9.	Sydney Girling (Wolseley, England)	7:49
10.	Braun (Mercédès, Österreich)	7:56
11.	Storero (Fiat, Italien)	8:03
12.	Salleron (Mors, Frankreich)	8:10
13.	Augieres (Pipe, Belgien)	8:17
14.	Fritz Opel (Opel-Darracq, Deutschland)	8:24
15.	Jarrott (Wolseley, England)	8:31
16.	Warden (Mercedes, Österreich)	8:38
17.	Cagno (Fiat, Italien)	8:45
18.	Rougier (Turcat Méry, Frankreich)	8:52
19.	L. Hautvast (Pipe, Belgien)	8:59

Nr. 7, Dufaux, der alleinige Vertreter der Schweiz, startete nicht, da am Tage vorher eine Achse seines Wagens gebrochen war. Er ware auch ohne jede Aussicht ins Rennen gegangen, da, abgesehen von allem anderen, sein Fahrzeug sehr spät fertig geworden und er nicht genügend auf der Rennstrecke eingefahren war, auf welcher die ubrigen Konkurrenten bereits wochenlang vorher trainiert hatten. Alle Fahrer gingen glatt und rasch vom Start bis auf De Caters, der infolge Durchreißens der Zündung im Momente der Abfahrt 14 kostbare Minuten [illegible]

Die erste Runde (137·5 *km*) wurde von den einzelnen Konkurrenten in den nachstehenden Zeiten zuruckgelegt: Jenatzy 1:26:56; Théry 1:26:57; Edge 1:31:44; Girling 1:32:55; Jarrott 1:35 18; Salleron 1:36·53; Cagno 1:42:22; De Caters 1:43:15; Hautvast 1:46.47; Storero 1:48:36; Lancia 1:54:53; Braun 1:56:24; Werner 1:58:41; Rougier 2:06:00; Warden 2:07:14; Augières 2:23:07 und De Crawhez 2:28:32. Nur ein einziger Fahrer, Fritz Opel, der dritte Vertreter Deutschlands, mußte in der ersten Runde aufgeben, da er 8 *km* vom Start einen Maschinendefekt erlitt

Die Zeiten der zwei ersten Runden waren bei Thery 2:53:43, bei Jenatzy 2:55:29; Girling 3:07:21; Cagno 3:26:44; Jarrott 3:32:00; De Caters 3:32:52; Lancia 3:37:07; Storero 3 38:02; Braun 3:38:04; Salleron 3:40:44; Hautvast 3:41:11; Rougier 3:43:24; Werner 3:51:20; Warden 4:04:32; Edge 4 07:54 und bei Crawhez 4:45:11. Bereits nach dieser Runde hatte sich das Rennen zu einem Zweikampfe zwischen Thery und Jenatzy zugespitzt.

Die dritte Runde ergab nach ihrer Absolvierung die nachstehenden Gesamtzeiten: Thery 4:23:04; Jenatzy 4:33:15; De Caters 5:06·25; Cagno 5:10:17; Rougier 5:14:48; Hautvast 5:22:28; Girling 5:23:15: Lancia 5:25:35; Jarrott 5:33·12: Salleron 5.34:35; Werner 5:45:25; Edge 5:45:36; De Crawhez 7:06:03. Der Vorsprung Therys vor Jenatzy hatte sich bedeutend vergrößert, da letzterer durch Benzinmangel beträchtlich an Zeit verlor.

Nach der vierten und letzten Runde wurden für die im Rennen verbliebenen Konkurrenten vom offiziellen Zeitnehmer nachstehende Zeiten ausgerechnet, welche gleichzeitig auch die Klassierung bedeuten. Sie lauten:

1.	Théry (Frankreich)	5:50:03
2.	Jenatzy (Deutschland)	6:01:28
3.	De Caters (Deutschland)	6.46:31
4.	Rougier (Frankreich)	6:47:11
5.	Braun (Österreich)	6:59:49
6.	Hautvast (Belgien)	7:02:36
7.	Salleron (Frankreich)	7:15:03
8.	Lancia (Italien)	7:17:54
9.	Girling (England)	7:22:54
10.	Storero (Italien)	7:23.36
11.	Werner (Österreich)	7:32:14
12.	Jarrott (England)	7.36:52

Zwölf Fahrer von 18 gestarteten beendeten das Rennen; die erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit betrug bei Théry 96 *km*, Jenatzy 93·080, De Caters 82·758, Rougier 82·353, Braun 80·190, Hautvast 79·620, Salleron 77·241, Lancia 76·887, Girling 76·019, Cagno 75·816 Werner 74·336 und Jarrott 73·683 *km*.

Die Vertreter nur eines Landes, namlich Frankreichs, beendeten samtlich das Rennen, je zwei Wagen kamen von Deutschland, Österreich, England und Italien, nur einer von Belgien an.

Der Gordon-Bennett-Pokal wandert somit auf ein Jahr nach Frankreich. Das Rennen ging ubrigens ganz nach Papierform vor sich. Théry, der Sieger des französischen Ausscheidungsrennens, der demnach den besten unter 29 Rennwagen zu steuern hatte, errang den Sieg nach heißem Kampfe mit Jenatzy, dem Gewinner vom Vorjahre, der den besten deutschen Wagen fuhr Die Zeitdifferenz, welche die beiden trennte, war nicht groß, und sie ware sicherlich noch kleiner gewesen, falls Jenatzy nicht einmal an Benzinmangel gelitten hatte, wahrend der Franzose das Rennen ohne den geringsten Zwischenfall beendete. Der dritte Platz de Caters, ebenfalls auf Mercédès errungen, war gleichfalls ganz nach »Buchform«, und auch Rougier, der Dritte des französischen Ausscheidungsrennens, errang sich im Hauptrennen, trotzdem ihm die Reise nicht ganz glatt von statten ging, den gewiß ehrenvollen vierten Platz. Versagt haben indessen Salleron auf Mors, der Zweite des französischen Rennens, den viele französische Sportsleute über Thery gestellt hatten, und zwei der belgischen Pipe-Fahrer. Die österreichischen Vertreter hielten sich für einen ersten Versuch nach allgemeiner Ansicht sehr wacker, sie besetzten den fünften und den elften Platz, wahrend der dritte Kandidat, Mr. Warden, durch mehrfache Pneumatikschaden außer Gefecht gesetzt wurde. Auch die drei italienischen Fahrer des Hauses Fiat konnten befriedigt auf ihr Debüt im internationalsten Rennen des Jahres zurückblicken.

Die Aufregung und Spannung des Publikums und der Rennfahrer knapp vor Beendigung des Rennens waren ungeheuer. Die Uhr zeigte 3/4 4, als Jenatzy, vom deutschen Kaiser und von der Kaiserin mit Handeklatschen und von den Massen, die Kopf an Kopf die Tribünen besetzt hielten, mit donnerndem Jubel begrüßt, im 100 Kilometer-Tempo das Ziel passierte. Als er hörte, daß der Franzose Théry, der 28 Minuten spater gestartet war, ihm dicht auf den Fersen sei, rang er verzweifelt die Hande. Und alle die Tausende, welche in fieberhafter Aufregung den Ausgang des Rennens erwarteten, legten sich die gleiche Frage vor: Wird Thery zeitig genug kommen? Alles schaut auf die Uhr und zahlt die Minuten. Die Deutschen haben nur wenig Hoffnung, denn der bisherige Vorsprung Therys von zehn Minuten ist zu groß. Minute auf Minute verrinnt. Da, 5 Uhr 2 Minuten ertönt ein Fanfarenstoß, ein dunkles Ungetum walzt sich fauchend die Saalburg hinauf. Noch ist die Wagenfarbe unkenntlich. Dann aber sieht man etwas Blaues und bald kann man auch die Nummer 5 an der Wagenstirn entziffern. Mit Tücherschwenken und tausendstimmigem »Vive la France« begrüßen die anwesenden Franzosen ihren siegreichen Landsmann. Théry, »die Hoffnung Frankreichs«, hat mit 11 Minuten 25 Sekunden Vorsprung gesiegt. Die Aufregung ist unbeschreiblich. Der deutsche Kaiser applaudiert lebhaft Théry zu, der zwar vollkommen ruhig, aber in Schweiß gebadet, auf seinem Wagen sitzt. Der Herzog von Ratibor begibt sich nun in die Kaiserloge und erstattet dort dem Monarchen die Meldung: »Majestat, Frankreich hat das Gordon-Bennett-Rennen gewonnen.« Der Kaiser befahl sofort den vor Freude ganz außer sich geratenen Konstrukteur des Siegeswagens, Brasier, in die Loge und ließ sich, nachdem er ihm gratuliert hatte, die Details des Wagens erklaren. Unterdessen fuhr Théry hinter die Tribüne Tausend Hande streckten sich ihm entgegen und etwa ein Dutzend schöner Frauen — natürlich lauter begeisterte Französinnen — küßten den dicken Burschen ab. Théry soll ubrigens fur seinen Sieg vom Fabrikanten Brasier die nette Summe von 100.000 Franken erhalten haben.

Im Verlaufe des ganzen Rennens ereignete sich kein einziger Unfall, was einerseits ein Beweis der vom Deutschen Automobil-Klub mit großen materiellen Opfern durchgeführten, musterhaften Organisation ist, anderseits aber auch der Geschicklichkeit der Rennfahrer das beste Zeugnis ausstellt.

NOTIZEN.

DAS KILOMETERRENNEN der Motocyclisten-Vereinigung des Österreichischen Automobil-Klub auf der Seitenhafenstraße in der Freudenau, das für den 29. Mai angesetzt war und dann verschoben wurde, findet nunmehr am 26. Juni (eventuell 29. Juni oder 3. Juli) um 3 Uhr nachmittags statt. Das Rennen wird bekanntlich in drei Kategorien entschieden.

IN FRANKFURT A. M. fanden Sonntag den 19. Juni, als Nachspiel zum Gordon-Bennett-Rennen, auf der Rennbahn am Oberforsthaus unter der Agide des Deutschen Automobil-Klubs Wettfahren statt, die den nachstehend geschilderten Verlauf nahmen: Motor-Zweiradrennen für Herrenfahrer über drei Runden = 4827 *m*: Nicodem, Graz (Puch, $3^1/_4$ HP.), in 4.49 Erster; Muller, Berlin (Brennabor, 5 HP.), in 4:50 Zweiter; Glockler (Neckarsulm, $2^3/_4$ HP.), in 4:52 Dritter. Insgesamt starteten 14 Konkurrenten. Rennen für mit Spiritus betriebene Wagen bis zu 15 HP., Lenkung durch Berufsfahrer unter Mitnahme einer zweiten, erwachsenen Person gestattet; Distanz fünf Runden = 8045 *m*; Henze (Cudell-Aachen, 13 HP.), in 8:10 Erster; Gleich (Adler, 10 HP.), in 9:01 Zweiter; Lorenzen, London (Beaufort-Motor Co., 14 HP.), in 12:00 Dritter; unplaciert: Opel, 14 HP. Leichte Wagen von 400 *kg* bis 14 HP. inklusive, für Herrenfahrer, fünf Runden = 8045 *m*: Fritz Opel (Opel, 11 HP.) in 8·10 Erster; Böhm (Benz, 12 HP.) in 9:28 Zweiter, Lorenzen, London (Beaufort-Motor Co., 12 HP.), in 9:55 Dritter; diese drei starteten. Rennen um den Kaiserpreis für mit Spiritus betriebene Wagen über 650 *kg* bis 40 HP. für Herrenfahrer, Distanz zehn Runden = 16.090 *m*: Willy Pöge (Mercedès, 37·4 HP), in 12.29 Erster; Fritz Opel (Opel, 34 HP.) in 12:47 Zweiter; Heinrich Opel (Opel, 34 HP.) Dritter; unplaciert: Teves (Adler, 20·2 HP.). Wagen über 600 *kg* bis 24 HP inklusive für Herrenfahrer, Distanz acht Runden = 12.872 *m*: Heinrich Opel (Opel, 20 HP.), in 11:05 Erster; Teves (Adler, 20·4 HP.) in 11:11 Zweiter; Fritz Opel (Opel, 20 HP.), in 12:06 Dritter; fünf starteten. Tourenwagen über 1000 *kg* bis 30 HP. inklusive mit vollständiger Tourencarosserie für vier Personen; Herrenfahrern, Distanz zehn Runden = 16.090 *m*: Fritz Opel (Opel, 26 HP.) in 15:24 Erster; Percy Martin (Daimler Motor Co., London, 28 HP.), in 15·28 Zweiter; Brauda (Opel, 26 HP.), in 15:30 Dritter; acht starteten. Wagen über 600 *kg* bis 60 HP. für Herrenfahrer, Distanz zehn Runden = 16.090 *m*. Wanderpreis, der zweimal hintereinander von demselben Herrenfahrer gewonnen werden muß, bevor er in dessen Besitz übergeht; Verteidiger Direktor Willy Pöge, Chemnitz: Willy Pöge (Mercedès, 37 HP.) in 12.12 Erster; Fritz Opel (Opel, 45 HP.) in 12:17 Zweiter; Brouda (Opel, 45 HP.) in 15:00 Dritter; fünf starteten. Interessantestes Rennen des Tages. Pöge nahm mit seinem Fahrzeug die etwas spitzen Kurven der Bahn leichter als Opel, der auf der Geraden allerdings stets aufholte, und hatte diesem Umstande den Sieg zu verdanken.

DAS GORDON-BENNETT-RENNEN 1904 ist vorüber, und es hat sich, dank der vorzüglichen Organisation, trotz der überaus schwierigen Rennstrecke während des Rennens auch nicht ein nennenswerter Unfall ereignet. Die trotz der bergigen und kurvenreichen Straße erzielten Durchschnittszeiten der placierten Wagen beweisen zur Genüge, welch enormen Anforderungen die Rennwagen und insbesondere deren Bereifung ausgesetzt waren und es ist wohl ein überzeugender Beweis der Beliebtheit und Dauerhaftigkeit einer Reifenmarke, wenn in diesem bedeutendsten aller Automobilrennen von den sechs Erstplacierten vier Fahrer ihre Wagen mit Kontinental-Pneumatiks montiert hatten und so ehrenvoll abschneiden konnten. Das Gordon-Bennett-Rennen bedeutet demnach auch heuer wieder einen Ehrentag für den Kontinental-Pneumatik.

ATHLETIK.

NENNUNGEN.

Wien 1904.

Meeting der Athletiksektion des Wiener Schwimm-Klubs »Austria«.

Sonntag den 26. Juni.

I. 100 YARDS-LAUFEN.

Dr. Georg Wetzel, Magyar Athletikai-Klub, Pest; Julius Niernsee, Pozsony Torna-Egyesület, Preßburg; Rudolf Groß, Wr. A.-Kl.; Adolf Beh, Wr. B.-Kl.; Eduard Schönecker, Wr. B.-Kl.; Max Leuthe, Wr. S.-Kl. »Austria«; Siegfried Grossmann, Wr. S.-Kl. »Austria«; Robert Schöfftaler, Wr. S.-Kl. »Austria«; Adolf Zahler Wr. S.-Kl. »Austria«; Antonio Tromba, Wr. S.-Kl. »Austria«; Hans Rixner, Wr. Sport-Vereinigung.

II. LAUFEN über 200 *m*.

Dr. Georg Wetzel, Magyar Athletikai-Klub, Pest; Josef Nagy, Budapesti Athletikai-Klub, Pest; Julius Niernsee, Pozsony Torna-Egyesület, Preßburg; Rudolf Groß, Wr. A.-Kl.; Ignaz Proksch, Wr. A.-Kl.; Eduard Schönecker, Wr. B.-Kl.; Max Leuthe, Wr S.-Kl. »Austria«; Robert Schöfftaler, Wr. S.-Kl. »Austria«; Gustav Gruber, Wr. S.-Kl. »Austria«.

III. LAUFEN über 400 *m*

Dr. Georg Wetzel, Magyar Athletikai-Klub, Pest; Josef Nagy, Budapesti Athletikai-Klub, Pest; Julius Niernsee, Pozsony Torna-Egyesület, Preßburg; Ignaz Proksch, Wr. A.-Kl.; Adolf Beh, Wr. B.-Kl.; Robert Schöfftaler, Wr. S.-Kl. »Austria«

IV. STAFETTEN-LAUFEN über 400 *m* (4 Mann à 100 *m*).

Wr. B.-Kl. (Beh, Schönecker, Weiss, Sittinger), Ersatz: Schikola; Wr. S.-Kl. »Austria« I. (Leuthe, Grossmann, Schöfftaler, Gruber), Ersatz: Zahler; Wr. S.-Kl. »Austria« II. (Zahler, Tromba, F. Ritz [Pseud.], Spiegler), Ersatz: Refual (Pseud).

V. NEULINGSLAUFEN. 500 *m*.

A. Romun, Rudolf Hensler, A. Refual, Viktor Jegler, Wr. S.-Kl. »Austria«; Karl Sieskier, S.-Kl. »Phönix«; Hans Rixner, Wr. Sport-Vereinigung.

VI. LAUFEN über 2 *km*. Hcp.

Josef Nagy, Budapesti Athletikai-Klub, Pest; Larisch, Wr. Sport-Vereinigung; Robert Marion, Wr. B.-Kl.; Schulhoff, Wr. B.-Kl.; Willersdorfer, Wr. B.-Kl.; Richard Pietsch, Rudolf Hensler, Eugen Spiegler, Anton Exner, A. Refual (Pseud.), Edmund Bernhardt, Wr. S.-Kl. »Austria«.

VII. GEHEN über 2 engl. Meilen Hcp.

Franz Manglitz, Ferenczvarosi Torna-Klub, Pest; Viktor Cahor (Pseud.), Eugen Spiegler, Richard Pietsch, Anton Exner, Rudolf Hensler, Wr. S.-Kl. »Austria«.

VIII. JUNIOR-KUGELSTOSSEN.

Franz Manglitz, Ferenczvarosi Torna-Klub, Pest; Karl Crojer, Wr. Sport-Vereinigung; August Klein, Wr. Sport-Vereinigung; Franz Merk, Wr. B.-Kl.; Rudolf Gross, Wr. A.-Kl.; Johann Studnicka, Wr. A.-Kl.; Max Leuthe, Wr. S.-Kl. »Austria«; Siegfried Grossmann, Wr. S.-Kl. »Austria«; Robert Schöfftaler, Wr. S.-Kl. »Austria«; Adolf Zahler, Wr. S.-Kl. »Austria«; Eugen Spiegler, Wr. S.-Kl. »Austria«; Antonio Tromba, Wr. S.-Kl. »Austria«; Arnold Roller (Pseud.), Wr. S.-Kl. »Austria«.

IX. WEITSPRUNG vom Stand.

Josef Nagy, Budapesti Athletikai-Klub, Pest; Gustav Schikola, Wr. B.-Kl.; Adolf Zahler, Wr. S.-Kl. »Austria«; Gustav Gruber, Wr. S.-Kl. »Austria«; Siegfried Grossmann, Wr. S.-Kl. »Austria«; B. Zempliner, Wr. S.-Kl. »Austria«; Max Leuthe, Wr. S.-Kl. »Austria«; Robert Schöfftaler, Wr. S.-Kl. »Austria«.

X. DREISPRUNG.

Franz Sittinger, Wr. B.-Kl.; Gustav Schikola, Wr. B.-Kl.; Adolf Zahler, Wr. S.-Kl. »Austria«; Max Leuthe, Wr. S.-Kl. »Austria«; Siegfried Grossmann, Wr. S.-Kl. »Austria«; Robert Schöfftaler, Wr. S.-Kl. »Austria«.

RESULTATE.

Preßburg 1904.

Internationales Meeting auf dem Sportplatze des »Pozsony Torna-Egyesület«.

Sonntag den 19. Juni.

FLACHLAUFEN über 100 Yards.

Niernsee (Preßburg) . . . . . (0:$10^1/_5$) 1
A. Beh (Wahringer Bicycle-Kl.) . . . . . (0:$11^2/_5$) 2
Blaszek (B. T.-Kl., Budapest) 3

Sechs starteten.

KUGELSTOSSEN.

Coray (B. T.-Kl.) . . . . . (11·15 *m*) 1
Luntzer (Preßburg) . . . . . (10·22 *m*) 2
Blaszek (B. T.-Kl.) 3

Diese drei konkurrierten.

WEITSPRUNG.

Blaszek (B. T.-Kl.) . . . . . (6·653 *m*) 1
J. Nagy (B. A.-Kl., Budapest) . . . . . (6·13 *m*) 2
J. Niernsee (Preßburg) . . . . . (6·03 *m*) 3
F. Sittinger (Wahringer B.-Kl.) . . . . . (5·40 *m*) 4

Sechs starteten.

HÜRDENLAUFEN über $^1/_4$ engl. Meile. Meisterschaft von Preßburg.

Jos. Nagy (B. A.-Kl.) . . . . . (1:01) 1
Jul. Niernsee 2
Uj (Preßburg) . . . . . aufgegeben

Niernsee führt über die erste Hälfte des Weges, dann geht Nagy vor und gewinnt leicht.

DISKUSWERFEN. Meisterschaft von Preßburg.

A. Coray (B. T.-Kl.) . . . . . (39·68 *m*) 1
Luntzer (Preßburg) . . . . . (39·39 *m*) 2
Izso (Preßburg) . . . . . (25·35 *m*) 3

Vier starteten.

STAFETTENLAUF. 400 *m* (vier Mann à 100 *m*.

Pozsonyi T.-E. . . . . . (0:50) 1
Wahringer B.-Kl. . . . . . (0:$50^1/_5$) 2
Budapesti T.-Kl. 3

FLACHLAUFEN über 1000 *m*.

J. Nagy (B. A.-Kl.) . . . . . (2.55) 1
A. Beh (W. B.-Kl.) . . . . . (2:$55^1/_5$) 2
Hedinger (M. A.-Kl.) 3

Sechs liefen. Knapper aber sicherer Sieg Nagys.

DIE UNIVERSITÄTSMEISTERSCHAFTEN VON AMERIKA.

Diesen Kampfen wird in Amerika seit einer Reihe von Jahren in bezug auf Güte der Leistungen der erste Rang vor den eigentlichen Meisterschaften von Amerika eingeräumt, denn die große Mehrzahl der Teilnehmer trainiert eigens für die Universitätsmeisterschaften, wahrend sie sich nachher an öffentlichen Konkurrenzen nicht mehr zu beteiligen pflegt. Amerikas beste Athleten waren und sind aber Studenten; mehr als ein Weltrekord wurde bei den Universitätsmeisterschaften von Amerika bereits aufgestellt und mehr als ein weltberühmter Athlet findet sich in der Siegerliste, wie die Namen C. H. Sherrill, J. V. Crum, Wendell Baker, T. E. Burke, C. H. Kilpatrick, J. W. B. Tewkesberry, J. B. Wefers, A. C. Kranzlein, M. W. Long, M. Prinstein und A. F. Duffy zur Genüge beweisen.

Die diesjahrigen Meisterschaften fanden nicht wie in den letzten Jahren in New-York, sondern auf der Rennbahn der Pennsylvania-Universität, Franklin-Field zu Philadelphia, statt. Die Tribünen waren bis auf das letzte Plätzchen besetzt und das Publikum wurde durch Leistungen entschädigt, die, wenn auch keine Weltrekorde berührt wurden, doch im Durchschnitte besser waren wie die des vergangenen Jahres.

Die Sensation des Tages bildete der Rücktritt des Weltmeisters Duffy von der 100 Yards-Meisterschaft. Seinen Vorlauf gewann Duffy in 0.10, da er jedoch zu den Zwischenlaufen nicht antrat, schied er aus dem Kampfe aus. Man sagt, daß er nicht in bester Form war und sich der Gefahr, von seinem alten Rivalen Schick-Harvard geschlagen zu werden, nicht aussetzen wollte. Schick, der 100 Yards mehr als einmal in 0:$09^4/_5$ zurückgelegt, gewann leicht in 0.10; derselbe Student gewann auch das Laufen über 220 Yards (201·2 *m*) in 0:$21^2/_5$. Taylor mit 0:$49^1/_5$ im Laufen über 440 Yards (402·3 *m*) und McLanahan mit einem Sprung von 11 Fuß 9 Zoll (3·58 *m*) im Stabhochspringen übertrafen die bisher besten Leistungen in den betreffenden Kampfen, wahrend E. B. Parson im Laufen über 880 Yards mit 1:$56^4/_5$ die bisher beste Leistung erzielte. Yale gewann den ausgesetzten Wanderpreis mit $34^1/_2$ Punkten; Harvard kam an zweiter Stelle mit $25^1/_2$ Punkten und Pennsylvania mit 24 Punkten an dritter Stelle. Ein Sieg wurde mit 5, ein zweiter Platz mit 3 und ein dritter mit 1 Punkt gewertet.

Nachstehend die Resultate:

100 Yards-Rennen. Weltrekord und Rekord für dieses Rennen 0:$0.9^3/_5$ A. F. Duffy.

Die Vorlaufe gewannen A. F. Duffy-Georgetown, W. A Schick-Harvard, W. R. Dear-Pennsylvania, N. J. Cartwell-Pennsylvania und S. Rulon Miller-Princeton.

[illegible]

[illegible] 0:10 1

[illegible]

[illegible] . . . . . [illegible]

[illegible]

W. A. Schick 0:10 1
N J. Cartwell 2
W. R. Dear 3

Duffy trat zu den Zwischenlaufen nicht an. Schick gewann leicht mit $1^1/_2$ Yards.

120 Yards-Hürdenrennen (109·7 *m*). Weltrekord 0:$15^1/_5$, A. C. Kranzlein, Rekord für dieses Rennen 0.$15^2/_5$, Stephen Chase.

[illegible]

[illegible] . . . . . 0:$15^4/_5$ 1
[illegible] 2

[illegible]

F. W. Bird-Harvard . . . . . [illegible]
L. T. Ketchum-Cornell . . . . . [illegible]

[illegible]

Clapp . . . . . 0:$15^4/_5$ 1
Bird 2
Ketchum 3

Clapp, der Sieger vom Vorjahre, gewann leicht mit $1^1/_2$ Yards.

[illegible] über eine Meile (1609·2 *m*). Weltrekord 4:$15^3/_5$ T. E. Conneff, Rekord für diese Konkurrenz 4:$23^2/_5$ G. W. Orton.

D. C. Munson-Cornell . . . . . 4:$25^3/_5$ 1
R. E. Williams-Princeton 2
E. C. Tatnell-Haverford 3

21 Starter. Zeit der ersten halben Meile 2:11. Gewann mit 20 Yards in der besten in Amerika seit 1900 gezeigten Zeit. Alcott-Yale, der das Meilenrennen beim Zweikampfe Yale-Harvard in 4:26 gewonnen hatte, war Vierter.

Rennen über zwei Meilen (3218·5 *m*). Weltrekord 9:17 A. Shrubb, Rekord für dieses Rennen 9:40 A. Schutt.

A. Schutt-Cornell . . . . . 9:[illegible] 1
R. C. Nasmith-Colgate 2
R. S. Trott-Cornell 3

Der Verteidiger gewann erst nach hartem Kampfe mit $^1/_2$ Yard; der Dritte war 20 Yards zurück.

Rennen uber 440 Yards (402·3 *m*). Weltrekord $0:47^{4}/_{5}$ M. W. Long, Rekord für dieses Rennen $0:49^{2}/_{5}$ M. W. Long.

J. B. Taylor-Pennsylvania	$0:49^{1}/_{5}$	1
C. B. Long-Yale		2
E. J. Dives-Harvard		3

9 Starter. Der Sieger, ein Negerstudent, gewann nach Kampf mit 2 Yards gegen den Bruder des Weltrekordhalters in neuer Rekordzeit fur dieses Rennen.

Hürdenrennen uber 220 Yards (201·2 *m*). Weltrekord und Rekord für dieses Rennen $0:23^{3}/_{5}$ A. C. Kranzlein.

Castleman-Colgate gewann den ersten Vorlauf gegen E. J. Clapp-Yale und R. F. Bauer-Harvard den zweiten gegen J. M. Cates-Yale.

Entscheidungslauf.

E. J. Clapp	$0:24^{3}/_{5}$	1
F. R. Castleman		2
J. M. Cates		3

Der Verteidiger Clapp gewann mit $^{1}/_{2}$ Yard. 4 Yards zwischen Zweitem und Drittem.

Rennen uber 220 Yards (201·2 *m*). Weltrekord und Rekord für diese Konkurrenz $0:21^{1}/_{5}$ B. J. Wefers.

W. R. Dean-Pennsylvania gewann den ersten Vorlauf in 0 : 22 gegen C. B. Long-Yale und N. J. Cartwell den zweiten in $0:21^{4}/_{5}$ gegen W. A. Schick.

Entscheidungslauf.

W. A. Schick	$0:21^{2}/_{5}$	1
N. J. Cartwell		2
W. R. Dean		3

Schick führte die ganze Strecke und gewann leicht mit $2^{1}/_{2}$ Yards Vorsprung; dieselbe Distanz zwischen Zweitem und Drittem.

Rennen über 880 Yards (804·6 *m*). Weltrekord $1:53^{2}/_{5}$ C. J. Killpatrick, Rekord für dieses Rennen $1:56^{4}/_{5}$ E. Hollister.

E. B. Parson-Yale	$1\ 56^{4}/_{5}$	1
R. E. Williams-Princeton		2
L. M. Adsit-Princeton		3

Gewann mit 5 Yards; Williams war durch seine Teilnahme am Meilenrennen ermüdet.

Kugelstoßen, 16 Pfund ($7^{1}/_{4}$ *kg*). Weltrekord 48 Fuß 2 Zoll D. Horgan und C. E. Rose, Rekord für diese Konkurrenz 46 Fuß F. Beck.

A. Schoenfuss-Harvard	44 Fuß 4 Zoll (13·25 *m*)	1
J. M. Boyd-Pennsylvania	44 » 1 » (13·18 *m*)	2
R. E. Rollins-Amherst	43 » 4 »	3

Hammerwerfen, 16 Pfund ($7^{1}/_{4}$ *kg*). Weltrekord 171 Fuß 9 Zoll J. Flanagan, Rekord für diese Konkurrenz 164 Fuß 10 Zoll J. R. Dewitt.

J. R. Dewitt-Princeton	161 Fuß 3 Zoll (50·04 *m*)	1
L. T. Shevlin-Yale	158 » 2 »	2
R. Van Duyn-Syracuse	154 » 7 »	3

Van Duyn machte einen Wurf von 161 Fuß 5 Zoll, der ihm den Sieg gesichert hatte, wenn sich beim Nachwiegen seines Hammers nicht ein Mangel an Gewicht herausgestellt haben würde.

Hochspringen. Weltrekord 6 Fuß $5^{5}/_{8}$ Zoll M. F. Sweeney, Rekord für diese Konkurrenz 6 Fuß 3 Zoll J. D. Windsor.

W. C. Lowe-Syracuse	5 Fuß 11 Zoll (1·804 *m*)	1
H. E. Taylor-Amherst	5 » 10 »	†
G. R. Moffett-Pennsylvania	5 » 10 »	†
G. F. Victor-Yale	5 » 10 »	†

Weitspringen. Weltrekord 24 Fuß 9 Zoll O'Connor, Rekord für diese Konkurrenz 24 Fuß $4^{1}/_{2}$ Zoll A. C. Kranzlein.

R. S. Stangland-Columbia	23 Fuß $6^{1}/_{2}$ Zoll (7·16 *m*)	1
T. P. Hammer-Pennsylvania	22 » $8^{1}/_{2}$ »	2
C. P. Tippitt-New-York U.	22 » $3^{1}/_{8}$ »	3

O. W.

NOTIZEN.

JOHANN HABLE und Georg Schuldesfeld sind vom I. Rudolfsheimer Athleten-Klub, respektive Wiener Athleten-Klub »Vindobona« ausgetreten und dem Athleten-Klub »Türk-Wien« als Mitglieder beigetreten.

BERTHOLD TANDLER, welcher in der vor kurzem stattgefundenen Weltmeisterschaft im Gewichtheben den sechsten Preis errang, wird von Tag zu Tag besser. Er vollbrachte am letzten Klubabend des Athleten-Klub »Türk« eine recht respektable Leistung, indem er volle 126 *kg* in geteiltem Gewicht zur Hochstrecke zu stemmen vermochte.

HEUTE, SONNTAG, nachmittags $^{1}/_{2}$3 Uhr, findet auf dem Sportplatze des Wahringer Bicycle-Klubs, XVIII. Fürst Czartoryski-Park, ein internationales Meeting der Athletiksektion des Wiener Schwimm-Klubs »Austria« statt. Die Nennungen, welche sich an der gewohnten Stelle dieses Blattes befinden, sind glanzend ausgefallen und versprechen in allen Konkurrenzen nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ die beste Beteiligung.

DER I. SALZKAMMERGUT-A.-KL. »TURK« in Gmunden veranstaltet daselbst am 10. Juli sein diesjahriges Sportfest, verbunden mit der Austragung der Meisterschaften von Oberösterreich im Gewichtheben und Ringen pro 1904. Außerdem werden sich der I. Oberosterreichische Athleten-Klub »Goliath« aus Linz, das Bombenjongleur-Duo Kral und Hruby sowie der Kunst- und Feuerkeulenschwinger Fischer in ihren Leistungen produzieren, wahrend das Konzert die Gmundener Stadtkapelle besorgen wird.

EIN PREISWETTGEHEN findet anlaßlich des am 3. Juli d. J. zu gunsten der Kaisermühlener Sanitätsstation veranstalteten großen Wohltatigkeitswiesenfestes in Schiffmanns Etablissement nachst der Kronprinz Rudolfsbrücke vom 1. Bezirke, Rathausplatz, nach dem Festplatze statt. Als Preise sind goldene und silberne Uhren sowie diverse Schmuckgegenstande bestimmt. Jeder Teilnehmer erhalt überdies ein Erinnerungsdiplom. Schriftliche Anmeldungen sind an die Kanzlei des »Freiwilligen Rettungskorps«, VIII. Wickenburggasse 10, zu richten.

MEISTERSTEMMER FR. LANCOUD Genf, schlug mit genau geprüftem Gewicht anlaßlich eines Wettstreites in Genf den offiziellen Weltrekord im einarmig Reißen, indem er rechtsarmig 87 *kg* direkt vom Boden zur Hochstrecke riß. Der bisherige, genügend geprüfte Professionalrekord in dieser Übungsart wurde von Lassartesse mit 86·5 *kg* beim Weltmeisterschaftsstemmen in Paris im Oktober 1903 aufgestellt. Ferner hat Lancoud 90 *kg* auf zwei Tempi mit einer Hand vom Boden zur Hochstrecke gebracht und damit den franzosischen Rekord von François le Breton mit 88·5 *kg* geschlagen. Unrichtig ist die französische Behauptung, daß diese letztere Leistung von Lancoud ein »Weltrekord« sei, da der Weltrekord in dieser Ubungsart auf 101 *kg* steht und schon im Jahre 1896 von Heinrich Eberle bei Professor Hueppe in Prag aufgestellt wurde.

FÜR DAS DREIKLASSIGE Prüfungsarbeiten, welches unter der Agide des Österreichischen Athletenklub-Verbandes Sonntag den 26. d. M. um $^{1}/_{2}$4 Uhr nachmittags im Verbandslokale, Karl Rinkes' Restauration, XVI. Grundsteingasse 15, zur Entscheidung gelangt, sind bis zum Nennungsschluß folgende Anmeldungen eingelaufen, und zwar: In der III. Klasse. Johann Skutta jun., Karl Propst, Johann Hofböck, Michael Leitner und Franz Kampichler (Wiener-Neustadter Athleten-Klub); Albert Skala und Karl Salinger (I. Floridsdorfer Athleten-Klub); Josef Honold (I. Meidlinger Athleten-Klub); Josef Kahowetz (I. Rudolfsheimer Athleten-Klub); Gustav Bojkowsky (Favoritener Athleten-Klub »Germania«); Bernhard Kuchwalek, Johann Meyer und Karl Togl (Wiener Athleten-Klub »Hannibal«); Karl Löffler, Anton Knoll, Johann Stehlik und K. Schimanovsky (Athleten-Klub »Türk«). In der II. Klasse haben genannt. Berthold Tandler (Athleten-Klub »Türk«) und Ferd. Frühwirth (I. Meidlinger Athleten-Klub). Bloß eine Nennung wurde für die I. Klasse abgegeben, und zwar von Josef Grafl (Athleten-Klub »Türk«). Die Losung der Konkurrenten findet prazise $^{1}/_{2}$4 Uhr nachmittags statt. Gaste und Sportkollegen sind [illegible]

RINGEN.

FÜR DAS QUARTALSRINGEN des Österreichischen Athletenklub-Verbandes, welches Sonntag den 3. Juli zur Entscheidung gelangt und offen für alle Verbandsmitglieder ist, welche noch keinen ersten Preis in einem Prüfungsringen oder einer Meisterschaft errungen haben, ist Sonntag den 26. d. M. um 12 Uhr nachts Nennungsschluß. Bis dahin sind alle Nennungen beifuglich des Nenngeldes pro 2 K an den Verbandspräsidenten Karl Rinkes, XVI. Grundsteingasse 15, zu richten.

PEDESTRIANISMUS.

THOMAS, der französische Meisterlaufer, der kürzlich einen neuen Berufsläuferweltrekord über 5 *km* aufgestellt hat, nahm am 16. Juni auf der Pariser Buffalo-Radrennbahn an Cibot, seinem Bezwinger im Stunden-Kriterium, Revanche. Beide starteten im Schnellaufen uber 5000 *m*, und trotzdem sich Cibot durch mehrere Runden glanzend verteidigte, wurde er schließlich von Thomas abgeschüttelt, der das Rennen mit einem Vorsprunge von 125 *m* gewann. Dritter wurde Guichard und Vierter Prévôt. Die Zeit von $16:15^{2}/_{5}$ ist um fast elf Sekunden schlechter als der von Thomas jüngst aufgestellte Rekord, zeigt also, daß derselbe nicht sein Letztes hergeben mußte.



FECHTEN.

VOM WIENER-NEUSTADTER KURS.

Der Wiener-Neustadter k. und k. Militar-Fecht- und Turnlehrerkurs halt am 7. Juli im Saale des Militarwissenschaftlichen und Kasino-Vereines in Wien um 7 Uhr abends die Schlußakademie des VI. Armeefechtturniers ab.

Die Klassifikationsassauts finden ebenda am 4., 5., 6. und 7. Juli statt und beginnen stets um 9 Uhr vormittags.

Die Nennungsliste für das VI. Armeefechtturnier 1904, aus welcher auch die Einteilung in Gruppen zu ersehen ist, lautet folgendermaßen:

I. Gruppe. Diplomierte Fechtlehrer.

Die Oberleutnants: Ernst Bauer, Josef Chimany, Kornel von Chinorany, Franz Grömer, Alfred Ritter von Hauck, Viktor Irblich, Hermann Edler von Kaunz, Josef Klettlinger, Rudolf Möbius, Gabriel Pfleger, Hauptmann Emil Raab von Hauenfreienstein, Oberleutnant Hermann Schuller, Emil Schieschneck, Rudolf Sigmund, Leutnant Karl Stohanzl, Oberleutnant Andreas Suttner, Viktor Zaffauk Edler von Orion, Hauptmann Bela von Zulawski.

II. Gruppe. Amateure.

Die Oberleutnants: Robert Freiherr von Lütgendorf, Leo Slowik, Josef Bartunek, Wladimir Verić, Paul Somogyi, Oskar von Muller, Rudolf Laube, Oskar Reisinger, Eugen Redl, Otto Bauer, Duschan von Zsivkovits, Wilhelm Foderl, Geza Geyer, Béla Bredl, Eduard Gschöpf, Max Poppauer, Josef Stolz, Franz Filotas, Oskar Honig, Oskar Gerber, Josef Edler von Lulić; die Leutnants: Erwin von Mészaros, Paul Kacsicz, Ferdinand Bauernfeind, Friedrich Meister, Georg Leber, Ernst von Cavallar, Ludwig Schrittwieser, Gustav Reschke, Anton Hamma, Karl Edler von Schmid, Ludwig Schenker, Ladislaus Pruša, Alexander Szabó, Ottokar Schulz, Karl Zimml, Johann Rinapfel, Wilhelm Weissmann, Karl Selak, Georg Radke, Stephan Friedrich, Josef Skaloud, Erwin Funtan, Lajos Malanotti, Gedeon Rosanelli, Gustav Maschl, Richard Prochazka, Hugo Leskowitz, Franz Berger, Rudolf Chavanne, Klemens Heller, Guido Kaiser, August Schartner, Erwin Ritter Pistor von Altottersbach, Viktor Hets, Karl von Ujhelyi, Artur Kawinek, Oskar Zeidner; Kadettoffiziersstellvertreter: Desiderius Miku, Otto Weinrichter; Linienschiffsfähnrich Severin Brettner, technischer Assistent Josef Mühlberger, Hauptmann Rudolf Waldherr, Oberleutnant Rudolf Zapadlo, Leutnant Oskar Zeidner, Leopold Thurner, Kadettoffiziersstellvertreter Alois Ambros.

III. Gruppe. Militarfechtmeister.

Hubert Dietrich, Karl Menacher, Anton Bakowski, Michael Nerali, Arnold Haupt, Richard Neugebauer, Heinrich Jurschina, Alfred Hensel, Josef Weißmann, Ottokar Groh, Karl Leszak, Eugen Linnemann, Thomas Sommer, Robert Tvarůžek, Franz Dvorak.

IV. Gruppe. Lehrgehilfen.

Johann Charvat, Johann Bouska, Sigismund Seweryński, Franz Schreiber, Rudolf Rybar, Kajetan Nitsche, Gottlieb Pautzner, Johann Holzmann, Ludwig Dengler, Georg Rathofer, Rudolf Pitrov, Karl Erben, Josef Kudej, Franz Meisfrik, Josef Ripper, Johann Murers, Rudolf Horaček, Josef Richter, Karl Sekanina, Anton Schöller, Karl Feichtinger, Karl Drössler, Johann Parstorfer, Franz Schon, Wilhelm Scheinkönig, Karl Berger, Alois Kulhanek, Wenzel Zit, Rudolf Freyler, Wenzel Mladejovsky, Georg Rimay, Ferdinand Weisser, Thomas Keller, Ladislaus Borsody, Eugen Kunar, Cyrill Kocian, Georg Pauly, Ludwig Ulreich, Peter Von'rak, Richard Hoppe, Ludwig Marthy, Vinzenz Lacsnyi, Ludwig Lakits.

DIE ERSTE AKADEMIE IN LINZ.

Unter dem Protektorate Seiner kaiserlichen Hoheit des Herrn Erzherzogs Peter Ferdinand hat am 20. v. M. im Festsaale des kaufmannischen Vereines eine Fechtakademie stattgefunden. Man schreibt uns darüber:

»Das wohlgelungene Arrangement dieser in Linz zum ersten Male stattgehabten fechterischen Veranstaltung lag in den Handen des unermüdlichen Sportsman Herrn Geister, welcher der schonen ritterlichen Fechtkunst, ungeachtet vieler Schwierigkeiten, auch in der oberösterreichischen Landeshauptstadt Eingang zu verschaffen bemüht ist.

Außer Hauptmann Geister, dessen Assistenten Meister Hennl und den Schulern Oberleutnants Schifter, Stephelbauer, Fischer, Foderl, Leutnants Pinapfel und Fröhlich, Graf Sprinzenstein, Almerigogna, Settari und Volkel haben auch geladene Gaste an der Akademie teilgenommen, und zwar vom Wiener-Neustadter Fechtkurse die Oberleutnants Zobel, Wenzel und Suttner sowie die Fechtlehrer Kipper, Murero, Richter und Schöler, ferner vom Staatsbeamten-Kasino-Fecht-Klub Fechtmeister Rys und Dr. Baron Mitis.

Mit spannender Aufmerksamkeit wurden die einzelnen Gange verfolgt und mit Befriedigung konnte man konstatieren, daß sich mit jedem Assaut auch die Begeisterung im Publikum für den ritterlichen Sport steigerte. Geradezu stürmische Beifallsbezeigungen lohnten die mit Eleganz und fechterischem Temperament durchgeführten Waffengange.

Die Schüler des Hauptmanns Geister machten ihrem Lehrer alle Ehre. Korrekte Bewegungen, energische Angriffe, kurze Paraden mit folgenden blitzschnellen Riposten gaben den Beweis von einer verstandnisvollen, systematischen Ausbildung und garantieren für Linz eine schone Zukunft auf dem Gebiete der Fechtkunst.

Man darf den Herrn Hauptmann Geister zu diesem glanzenden Erfolge warm beglückwünschen.« —*l.*

NOTIZEN.

AUS LONDON wird uns der Stand des Turniers vom zweiten Tage gemeldet: Galante (Florett) 1 touche gegeben, 1 empfangen; Ramus gleichfalls 1:1; Galante (Degen) 2:0; Van de Viel 0:2; A. Rouleau (Florett) 2:1; de Bel 1:2; Schiavoni (Florett) 1:2; Verbrugge 2:1; de Bel (Degen) 1:2, 2:1; Puy-Ermel, Tunis, 1:2; Van de Viel (Degen) 1:2; Laurent 1:1; Santelli (Florett) 2:1; G. Rouleau 1:2.

IN GENT sind die italienischen Fechtmeister Galante, Santelli und Schiavoni, welche sich auf der Durchreise nach London befanden, am 19. Juni mit den Fechtern M. du Hazon, A. Feyerick, Chevalier de Hontheim, Major Werbroeck, Kommandant Monnier, Rom und den Meistern Selderslagh, Petit, Kellens, Ansoul, Van Santi und Uyttenhove zusammengetroffen. Die italienischen Meister wurden in der königlichen und ritterlichen »Confrérie de Saint-Michel« empfangen.

EIN GROSSES AMATEURTURNIER (Florett und Säbel) soll im kommenden Herbst in Wien stattfinden, welches durch ein Fechtmeister-Komitee arrangiert wird. Dieses Turnier soll eine Art bleibender Veranstaltung sein, bei welcher die Amateure, in drei Klassen eingeteilt, sich messen können. Die Sieger jeder Klasse werden mit goldenen Medaillen ausgezeichnet. Klassifikationsfechten finden für die erste und zweite Klasse nicht statt, da diese durch frühere Turniere, deren Resultate man als maßgebend anerkennen muß, bereits bestimmt sind. Zur ersten Klasse werden nur diejenigen gezählt, welche bereits in einem Turnier gesiegt haben. Für die dritte Klasse muß dagegen natürlich ein Klassifikationsfechten stattfinden, damit die Neulinge, welche in diese Klasse kommen, erst ein genügendes Können beweisen, bevor sie zum Turnier zugelassen werden. Der Sieger in der zweiten Klasse rückt in die erste, der Sieger der dritten in die zweite Klasse vor. Ein Zurückfallen in eine schlechtere Klasse gibt es nicht; wer einmal die Qualifikation für die erste Klasse erwiesen hat, bleibt für immer in der ersten Klasse u. s. f. Die Jury soll, um möglichst unparteiisch zu sein, aus Männern bestehen, die keinem der hiesigen Klubs oder geschlossenen Fechtkreise angehören — also vielleicht aus ausländischen Fechtkapazitäten. Das Turnier wird, falls die Idee so gut ausgeführt wird, als sie gefaßt ist, eine allgemeine Prüfung zur sportlich-offiziellen Bewertung der Fechter bilden.

»DER WIENER-NEUSTÄDTER KURS«, so schreibt man uns, »dessen offizieller Namen bekanntlich »k. u. k. Militär-Fecht- und Turnlehrer-Kurs« lautet, ist im Laufe der letzten Jahre für die heimische Fechtsache der spiritus rector geworden. Man kennt die Bereitwilligkeit, mit der die Neustädter Herren Einladungen zu gemeinsamer fechterischer Arbeit Folge leisten und erklärt sich dies mit dem hohen Verständnisse, mit dem der Fechtsport in Wiener-Neustadt erfaßt wird, welches Verständnis die Bedeutung der Fechtübungen mit unbekannten oder wenig bekannten Gegnern richtig bewertet. In neuerer Zeit übt sich jedoch der Wiener-Neustädter Kurs auch als Gastgeber und zeigt sich hierin nicht weniger charmant als in der Rolle des Gastes. Dies erkennt man deutlich aus dem Besuche, den Meister Targler am 4. Juni mit seinen Schülern in Wiener-Neustadt abgestattet hat. Vom Wiener Cyclisten-Klub waren die Herren Obmann Hans Hornacsek, Obmannstellvertreter Rich. Halledauer, Franz Allmeder, Goodwin Frey, Mayer und L. Thomas, vom Fechtverein »Friesen-Flamberg« die Herren Obmann Neisser, Lebert und Puhm Besuchsteilnehmer. An der fechterischen Arbeit beteiligten sich seitens des Kurses die Herren Oberleutnants Wenzel, Mrakawa und Suttner, ferner Militär-Fechtlehrer Neralic und eine große Anzahl Frequentanten, welche zum Teile das erste Mal Gelegenheit hatten, ihr Können im Assaut zu verwerten. Kurskommandant, Herr Oberstleutnant von Riegler, und Herr Oberleutnant Zobl, welcher infolge eines ihm kurz vorher widerfahrenen Motocyclisten-Unfalles an der fechterischen Arbeit verhindert war, machten in bekannt liebenswürdiger Weise die Honneurs. Meister Targlers Schüler zeigten schönes Können. Insbesondere stach Herr Frey vom Wiener Cyclisten-Klub, ein Linkser, durch seine korrekte Spitzenführung und seine überraschenden Tempoaktionen hervor. Wenn wir uns nicht sehr täuschen, dürfen wir Herrn Frey eine schöne fechterische Zukunft voraussagen. Nach der fechterischen Arbeit verblieben die Besucher als Gäste des Kurses in dessen Gesellschaftsräumlichkeiten, welche durch die rastlose Fürsorge des Kurskommandanten zu einem ebenso eleganten als trauten Heime der Wiener-Neustädter »Kursler« vervollkommnet wurden. Daß die Beziehungen, welche den Wiener-Neustädter Militär-Fecht- und Turnlehrer-Kurs mit zivilen Fechtvereinen verbinden, keine bloß konventionellen, sondern sowohl sportlich wie gesellschaftlich innige sind, bewiesen die Begrüßungsansprache des Kurskommandanten und die Erwiderungsreden der beiden Obmänner der vertretenen Vereine«.

LAWN TENNIS.

IN WIMBLEDON gehen gegenwärtig die Meisterschaften von England vor sich.

DIE MANNSCHAFT, welche Frankreich zu den Davis-Pokalwettkämpfen nach Wimbledon entsendet, besteht aus den Herren Decugis, Aymé und Germot.

AUS PRAG wird dem »Lawn Tennis-Sport« die Mitteilung gemacht, daß C. von Wessely und R. Kinzl auf der Durchreise nach Wimbledon in Dresden Halt machen und sich an dem dortigen Turnier beteiligen dürften, desgleichen Frau Maschka und einige andere Societymitglieder.

BILLARD.

EIN BUCH DAWSONS.

»Practical Billiards by Charles Dawson, Champion. With the Biographies and Performances of Noted Players, Past and Present, List of Championships etc. Published by C. Dawson, »Thorns«, Hook Road, Surbiton, Surrey. 1904.« Preis 12½ Shillings.

Charles Dawson, der seit seinem kürzlich errungenen Siege über H. W. Stevenson den stolzen Titel »Meister von England« zu führen berechtigt ist, hat nach Jahren praktischer Tätigkeit im Billardsport nun auch sein Debüt auf fachschriftstellerischem Gebiete vollzogen, indem er mit einem Buche, betitelt »Practical Billiards«, in der Öffentlichkeit erschien.

Nur wenige von jenen, welche Meister auf dem Brette selbst sind, dürften daneben noch die Fähigkeit besitzen, das Spiel und seine Punkte theoretisch leichtfaßlich zu erläutern; Dawson hat durch sein Buch, das ihm vorzüglich gelungen ist, bewiesen, daß er beide Eigenschaften, die des Praktikers und des Theoretikers, in hohem Maße in sich vereint.

Das neue Werk des gegenwärtigen Meisterspielers von England ist zum Unterschiede von der Mehrzahl der Erscheinungen in der Billardliteratur nicht nur ein Lehrbuch, sondern auch ein Nachschlagebuch. Es beginnt in üblicher Weise mit den so wichtigen Ratschlägen für Anfänger, bespricht Stellung und Queuehaltung des Spielers, wobei sehr gute und vor allem technisch richtige Illustrationen den Text begleiten, und führt schließlich in sachlicher Weise dem Leser eine große Anzahl korrekter Stöße in übersichtlichen Zeichnungen vor Augen.

Nun kommen einige Abschnitte, welche eine wesentliche Bereicherung des Dawsonschen Buches gegenüber den meisten anderen Billardwerken bedeuten. Ein Kapitel beschäftigt sich mit dem Billardzimmer, der richtigen Aufstellung und Behandlung des Brettes, mit den zu verwendenden Ballen und deren Aufbewahrung, mit den Queues etc. In dem nun folgenden Kapitel, »Progress of Billiards« betitelt, liefert der Verfasser ein sehr interessantes und für den Fachmann wie den Laien höchst lehrreiches Stück Geschichte von den Uranfängen des Spieles bis in die jüngsten Tage hinein, das mit der Erzählung bedeutsamer und origineller Wettspiele ausgeschmückt ist. Hierauf kommen die Biographien berühmter englischer Billardmeister, wie William Cook, Bennett, W. M. Green, John Roberts, H. W. Stevenson u. v. a., an die Reihe, welchen auch sehr gute Bildnisse der betreffenden Künstler beigegeben sind. Auch Charles Dawson fehlt in dieser illustren Liste nicht; die Aufnahme der Biographie des Autors selbst kann nur gebilligt werden, und das Gegenteil müßte sogar als falsche Bescheidenheit bezeichnet werden, denn gerade der Lebensgang und die Entwicklung des Verfassers, des gegenwärtigen unbestrittenen Meisters von England, interessieren den Leser sicherlich in hervorragender Weise.

Den Aufzeichnungen Dawsons über sich selbst — sein wohlgetroffenes Konterfei schmückt die Titelseite des Werkes — entnimmt man, daß er am 20. Dezember 1866 zu Huddersfield in der englischen Grafschaft York geboren wurde und mit 15 Jahren das Billardspiel erlernte. Seinen ersten Preis gewann der junge Engländer 1886, indem er aus einem in seiner Vaterstadt Huddersfield veranstalteten Handicap als Sieger hervorging. Jetzt, nachdem der Anfang gemacht war, reihte sich in den nächsten Jahren Erfolg an Erfolg, wobei als wichtiges Ereignis zu melden ist, daß Dawson im Jahre 1887 sich gänzlich dem Billardspiel zu widmen beschloß, da für seinen bisherigen Beruf, den Tuchhandel, durch einen umfassenden Weberstreik traurige Zeiten angebrochen waren. Er hatte diesen Entschluß auch nie zu bereuen gehabt, denn noch im selben Jahre nahm er an einigen Londoner Turnieren teil, aus denen er teils als Sieger, teils mit einem ehrenvollen Preise hervorging. Seine erste Meisterschaft, die von Lancashire und Yorkshire, gewann Dawson im Jänner 1890.

Der Rest seines Buches ist einerseits der Besprechung der englischen Berufsspieler- und Amateurmeisterschaften, anderseits originellen Anekdoten gewidmet, von denen eine als Beispiel britischen Humors hier wiedergegeben sein soll: »In einer Stadt Englands, die sich durch ganz besonders strenge Sitten der Bewohner auszeichnete, bestand auch ein Billardklub, in dessen Spielzimmer eine Büchse aufgestellt war, in welche jeder Spieler, der sich im Ärger über einen verunglückten Stoß zu einem Fluch hinreißen ließ, eine Strafabgabe, deren Höhe von der Schwere des Fluches abhing, hineinzuwerfen hatte. Eines Tages spielte ein fremder Herr im Klub und verfehlte dabei einen ganz leichten Stoß. Er sagte kein Wort, aber der Ausdruck seines Gesichtes verriet den heftigsten Ärger, und er bebte förmlich vor Aufregung und Wut. Plötzlich jedoch beruhigte er sich, ging zur Büchse hin und warf einen Schilling, die höchste Buße überhaupt, hinein. Der Mann war nämlich taubstumm.«

Das Werk Dawsons ist sehr hübsch und elegant ausgestattet und kann nicht nur als ein fachlich höchst gediegenes, sondern auch als ein sehr vielseitiges und unterhaltendes bezeichnet werden. Es bildet demnach zweifellos eine äußerst schätzenswerte Bereicherung der Billardliteratur, in welcher es stets einen ersten Platz behaupten und den guten Namen und Ruf seines Verfassers auch der Nachwelt überliefern wird. Das Werk ist allen Billardfreunden, welche der englischen Sprache mächtig sind, aufs wärmste zu empfehlen.

POLO.

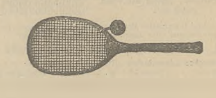
DIE HAMBURGER POLO-WOCHE verspricht in diesem Jahre besonders glänzend zu werden. Der »Deutsche Sport« schreibt hierüber wie folgt: »Unsere jungen deutschen Klubs haben sich schon bei mehreren Gelegenheiten in internationalen Matches auszuzeichnen verstanden. Mit Glück und Erfolg hat der Hamburger Polo-Klub in Hamburg selbst, in Petersburg und Pest mit erstklassigen, ausländischen Teams gekämpft. Auch der Frankfurter Polo-Klub hatte zuletzt in Pest sehr hübsche Erfolge zu verzeichnen. Man darf daher mit Spannung der heute in Hamburg beginnenden Sportwoche entgegensehen, zu der der Hamburger Klub Gäste aus allen Teilen Deutschlands, aus England und Ungarn erwartet. Aus Ungarn haben sich die Grafen Andrássy, Karolyi, Pallavicini, Sigray, Apponyi, Teleki, Festetics und Herr G. von Rohonczy angesagt; England entsendet ein Team, das der bekannte Polospieler Mr. H. Rich zusammenstellt. Aus Hannover haben sich Prinz M. von Thurn und Taxis, Graf J. Westphalen, Oberleutnant Suffert, Leutnant Freiherr von Fritsch und Leutnant C. von Mackensen angesagt. Frankfurt wird durch acht Herren, darunter C. Weinberg, H. Passavant, W. Freyeisen, F. Beit vertreten sein. Der Hamburger Klub stellt drei Teams von zwölf Spielern ins Feld. Aus Buenos Aires trifft Herr Paul Hasperg ein, um an den Spielen teilzunehmen.«

GOLF.

IN LA BOULIE, bei Paris, fand in der vorigen Woche das erste französische Amateurmeisterschaftsturnier statt. In der Schlußrunde am 18. Juni standen sich H. G. Beeche, Mitglied der »Société de Golf de Paris« und Mr. Overbury vom »Wembley Park Golf Club« einander gegenüber. Der letztere hatte tags vorher in dem Halbfinale einen erbitterten Kampf zu bestehen gehabt und der mag ihn etwas hergenommen haben, denn Overbury war im Schlußkampf lange nicht in seiner gewöhnlichen Form. Beeche war bei der ersten Runde von 18 Löchern um 7 vor und behielt diesen Vorsprung bis zum Ende der Partie. Béeche hat den Sieg wohl verdient, denn er hat sehr gut gespielt; der junge Golfer hat jetzt für ein Jahr den Titel eines Amateurmeisters von Frankreich inne. Ein internationales Handicap mit Maximalvorgabe 12, welches neben der Meisterschaftskonkurrenz ausgetragen wurde, ergab folgendes Resultat:

	Schläge	[illegible]	Netto
M. François de Bellet	90	10	80
M. A. de Heeren	94	10	84
M. G. Allis	95	10	85
M. Van Rinkhuyzen	97	9	88
M. G. Hetley	96	7	89
M. Follett	93	3	90
M. Oscar de Heeren	95	5	90
M. H. Terry	99	8	91
M. G. de Candamo	101	9	92
M. de Garmendia	104	10	94
M. Roberts	106	12	94
Mr. Holdsworth	116	12	104

Bemerkenswert ist, daß der Sieger dieses Handicaps, ein junger, talentierter Spieler, welcher zehn Punkte Vorgabe hatte, auch abgesehen von diesen, am besten gespielt hat.



PHOTOGRAPHIE.

ÜBER DAS VERHÄLTNIS von Aufnahmen und Entwicklung schreibt »Photography« folgendes: »Schon seit einigen Jahren hat unser Blatt das Bestreben, die Leute zu überzeugen, daß, entgegen früheren Anschauungen, der einzige Weg, sich die größtmögliche Anzahl gelungener Negative zu sichern, der ist, der Aufnahme selbst alle erdenkliche Aufmerksamkeit zu widmen, die Entwicklung aber sich selbst zu überlassen. Die wissenschaftliche Erkenntnis, auf welcher diese Lehre basiert, hat seitdem nicht sehr an Ausdehnung gewonnen. Die Versuche waren längst gemacht und ihr Ergebnis veröffentlicht worden, doch der Photograph erfuhr davon nichts — er war zu beschäftigt, um alle wissenschaftlichen Forschungen verfolgen zu können. Seitdem ist viel Wasser unter den Brücken durchgeflossen. — Unter anderen Zeugnissen hat die Methode auf kaufmännischem Gebiete die größte Bekräftigung erfahren, die sie überhaupt erfahren konnte, durch die Einführung der klug erdachten und mit Recht so populär gewordenen Kodak-Tageslicht-Entwicklungsmaschine. In der letzten Nummer seiner Monatschrift »The Photo Beacon« erzählt der Herausgeber, Mr. Dundas Todd, wie er einen Berufsphotographen zu der Methode bekehrte: Vor einigen Jahren schrieb ihm ein befreundeter Photograph, um ihn in einer ernsten Angelegenheit um Rat zu fragen. Der Arzt hatte dem Manne verboten, das Haus während der nächsten drei Wochen zu verlassen, und sein einziger Assistent war in der Dunkelkammerarbeit ganz unerfahren. So lag der Fall. Was war da zu tun? Ich riet ihm, sagt Todd, seinem Assistenten zu sagen, er möge eine Platte durch drei Minuten entwickeln, sie fixieren und ihm dann zur Begutachtung bringen. War die Platte zu dünn, so solle er die nächste länger entwickeln, war sie zu dicht, der nächsten längere Zeit geben. Bis die richtige Zeit ermittelt sein würde, solle er dann jede Platte nach der Uhr entwickeln. Der Photograph sagte mir nachher, daß ihm mein Brief keinen Trost gebracht hätte, denn er hatte die Gewohnheit gehabt, jeden Abend vier Stunden in der Dunkelkammer zuzubringen, wo er mit den Entwicklern manipulierte, um jede einzelne Platte so gut wie möglich herauszubringen. Als er in das Geschäft zurückkam, besichtigte er die Negative des Assistenten ängstlich, und zu seiner größten Demütigung mußte er finden, daß dieser grüne Junge, der bloß mechanisch arbeitete, bessere Negative hervorgebracht hatte, als sein Chef es vermocht hätte.« — An diese Äußerungen, welche das Negativverfahren betreffen, wäre vielleicht noch anzufügen, daß diejenige Arbeit, welcher ein Photograph, der bildmäßige Photogramme herstellen will, nach der Aufnahme die größte Sorgfalt zuwenden muß, das Kopieren oder besser gesagt die ganze Herstellung des Positivdruckes ist.

LUFTSCHIFFAHRT.

WIENER AERO-KLUB.

Mittwoch den 22. Juni versammelte sich um 8 Uhr abends im »Hôtel Imperial« der Ausschuß des Aero-Klubs. Auf der Tagesordnung standen folgende Punkte: 1. Bericht des Präsidenten über laufende Angelegenheiten, 2. Kongreß in St. Petersburg, 3. Festauffahrt am 18. August, 4. Anträge der Mitglieder.

An der Sitzung beteiligten sich die Herren Victor Silberer, Vorsitzender, Graf Nikolaus Desfours-Walderode, Rudolf Hubel, Dr. Julius Steinschneider, Herbert Silberer und Dr. O. Fischl. Der Präsident berichtet über die kleinen laufenden Klubangelegenheiten und fordert die Herren auf, jetzt in der schönen Jahreszeit fleißig an den Fahrten teilzunehmen. In Anbetracht der regelmäßigen Veranstaltung von wissenschaftlichen Fahrten erhält der Klub zufolge des Schreibens des Herrn H. Hergesell, Präsidenten der internationalen Kommission für wissenschaftliche Luftschiffahrt, Straßburg, die Beobachtungsresultate der monatlichen Simultanballonfahrten fortan immer zugesandt.

Was den St. Petersburger Kongreß betrifft, wird beschlossen, wenn möglich, einen Vertreter des Klubs dorthin zu senden.

Der Verband der Prater-Etablissementsbesitzer hat an das Präsidium des Klubs das schriftliche Ersuchen gerichtet, der Feier, welche anläßlich von Kaisers Geburtstag am 18. August abgehalten werden soll, durch einen Ballonaufstieg besonderen Glanz zu verleihen. Es wird beschlossen, diesem Ansuchen Folge zu geben.

Der Präsident teilt mit, daß der bewährte Führer der wissenschaftlichen Hochfahrten, Herr Dr. Josef Valentin, für die Juli-Simultanfahrt nicht zur Verfügung stehen wird, da er gerade um diese Zeit als Reserveoffizier seiner Militärdienstpflicht Genüge leisten muß. Der Präsident hat im Einvernehmen mit Herrn Dr. Valentin Herrn Dr. Schlein von der meteorologischen Anstalt aufgefordert, die Vertretung des ersteren Meteorologen für diesmal freundlichst zu übernehmen, was Herr Dr. Schlein auch bereitwilligst zusagte. Herr Boltzmann jun. erbot sich, die nächste Hochfahrt wieder mitzumachen, um die begonnenen luftelektrischen Messungen weiterzuführen. Die endgültige Bestimmung hierüber wird der Präsident treffen.

Schluß der Sitzung um 11 Uhr.

Mit 1. Juli tritt der Präsident des Klubs einen zweimonatlichen Urlaub an.

WILHELM KRESS.

Im nachfolgenden bieten wir heute den Lesern das Bild und den Lebenslauf des Mannes, der jedenfalls als der bedeutendste unter den österreichischen Flugtechnikern bezeichnet werden muß und dessen Name infolge des von ihm erfundenen und auch im großen ausgeführten Drachenfliegers weit über die Grenzen seines Vaterlandes hinaus, ja man darf wohl sagen in der ganzen zivilisierten Welt bekannt geworden ist.

Die Biographie stammt von einer Seite, die dem Erfinder nahesteht und eng mit ihm befreundet ist. Sie ist daher ganz in seinem Sinne geschrieben und gibt in fachtechnischer Beziehung seine Anschauungen genau wieder.

Wilhelm Kress, am 29. Juli 1836 in St. Petersburg geboren, stammt von deutschen Thüringer Eltern und ist nach Erfurt zuständig. Sein Vater, zur Zeit Nikolaus I. in St. Petersburg Fabrikant und Hoflieferant, führte die ersten Jacquard-Maschinen seinerzeit in Rußland ein und machte mehrere Erfindungen in der Kunstweberei.

Kress besuchte in St. Petersburg das deutsche Realgymnasium zu St. Petri. Infolge sehr guten musikalischen Gehörs und vorzüglicher Stimme wurde er zuerst zum Sänger ausgebildet, da sich aber seine Stimme später verschlechterte, wurde er Klaviermacher.

Mit 21 Jahren, 1857, verließ Kress Petersburg und kam nach einer größeren Tour durch Europa 1858 zum erstenmal nach Wien, wo es ihm sehr gefiel und er ein Jahr blieb. 1873 kehrte er, damals aus Frankreich von der Weltausstellung angelockt, wieder nach Wien zurück und blieb seit der Zeit hier ansässig. Schon von der frühesten Jugend hatte Kress ein besonderes Interesse für technische Fragen und Erfindungen. Im Jahre 1863 durch einen Zeitungsartikel über ein Projekt eines lenkbaren Ballons angeregt, wendete er seine Aufmerksamkeit dem Problem der Luftschiffahrt zu. Nach mehrfachen Rechnungen und Projekten von lenkbaren Ballons auf dem Papier kam er zu der Überzeugung, daß der lenkbare Ballon nicht geeignet ist, den Kampf mit dem Winde aufzunehmen.

Anfangs 1864 baute Kress die ersten kleinen elastischen Segelluftschrauben, die sehr guten Nutzeffekt zeigten. Als dann im Sommer desselben Jahres Kress eines Tages sich damit unterhielt, einen gewöhnlichen Papierdrachen zum Steigen zu bringen, und infolge des zu schwachen Windes erst nach einem angestrengten Anlaufe den Drachen zum Steigen bringen konnte, kam ihm der Gedanke, daß der Drachen, wenn er mit seinen Luftschrauben verbunden würde, welche durch einen entsprechend leichten Motor angetrieben werden, auch bei ruhiger Luft ohne Schnur, selbsttätig sich in die Luft erheben und fortfliegen können müßte. Damit wäre aber die Flugmaschine ohne Ballon fertig. Kress hatte nichts eiligeres zu tun, als ein Modell eines solchen Drachenfliegers zu bauen, bei welchem die Luftschrauben — da ein leichterer Motor nicht zu haben war — durch eine Uhrfeder angetrieben wurden.

So entstand im Jahre 1864 sein erstes Modell eines Drachenfliegers, welches aber wegen des zu schweren Motors nicht zum Fliegen gebracht werden konnte. Alle Bemühungen zur Beschaffung eines leichten Motors waren vergebens. Explosionsmotore gab es zu jener Zeit überhaupt noch nicht, und die Dampfmaschinen wogen damals nach hunderten von Kilogramm pro 1 HP. So war denn für die nächste Zeit keine Hoffnung zur Realisierung seines Gedankens. Kress wendete nun seine wenigen Mußestunden der Erfindung eines leichten Motors zu, und baute auch mehrere kleine Modelle von Rotationsmotoren, die bei ihm noch aufbewahrt sind, die aber wegen der Kostenfrage im großen nicht zur Ausführung kamen.

Anfangs der Siebzigerjahre gelang es Kress, einige kleine Schraubenflieger zum freien Flug zu bringen, und schließlich 1877 brachte Kress das erste Modell eines Drachenfliegers zum freien Flug. Er zeigte dasselbe dem damaligen Präsidenten der Akademie der Wissenschaften, Herrn Professor Stephan, der sich dafür sehr interessierte und Kress den Rat gab, zur Wahrung seiner Priorität eine Beschreibung desselben in der Akademie der Wissenschaften niederzulegen, was Kress auch befolgte.

1879 erwarb Kress für seinen Drachenflieger deutsche, französische und österreichisch-ungarische Patente. 1880 gab er eine kleine Broschüre über seinen Drachenflieger — den er damals »Aerovelоce« nannte — heraus, und am 15. März 1880 hielt er im großen Saale des Niederösterreichischen Gewerbevereines den ersten öffentlichen Vortrag mit Demonstration, wobei er sein Modell eines Drachenfliegers frei über die Köpfe durch den Saal fliegen ließ. Dieses Modell, auf Schlitten montiert, nahm selbsttätig auf einem langen Tische einen Anlauf und flog in einer sanft nach aufwärts gerichteten Bahn mit voller Stabilität durch den Saal und war schon damals mit Steuern und Puffer ausgerüstet.

Bald nach diesem Vortrage, welcher großen Beifall und Interesse erregte, wurde im Wiener Ingenieur- und Architekten-Verein eine »Fachgruppe für Flugtechnik« gegründet, welcher Kress auf Einladung als Mitglied beitrat und im April 1881 einen Vortrag mit Demonstration hielt. Im selben Jahre wurde Kress die Ehre zu teil, von Ihrer kaiserlichen Hoheit der Frau Erzherzogin Elisabeth in das Albrecht-Palais bestellt zu werden, um in Gegenwart mehrerer Herren Erzherzoge und geladener Gäste sein Modell zu demonstrieren und die entsprechenden Erklärungen über seinen Drachenflieger zu geben.

Erst mit dem Inslebentreten der Fachgruppe für Flugtechnik erfuhr Kress, daß mehrere Ingenieure sowohl in Wien als auch anderwärts sich ebenfalls mit dem dynamischen Flugproblem beschäftigen.

Die Fachgruppe bestand nur wenige Jahre, dann wurde der Wiener flugtechnische Verein gegründet. Sowohl in der Fachgruppe als auch in dem flugtechnischen Vereine gab es nur wenige Anhänger des Drachenfliegers, zu denen aber Friedrich Ritter von Loessl zählte. In dem ersten Jahrzehnt des Bestandes des flugtechnischen Vereines gab es mehr Anhänger des Ruder-, Schrauben- und Wellenfluges; ausnahmsweise auch noch Anhänger von lenkbaren und entlasteten Ballons. Die meisten kämpften für ihre Idee mit einem großen Aufwand von mathematischen Formeln. Es passierte, daß in kurzer Reihenfolge der eine Vortragende auf »wissenschaftlicher Basis« genau nachweisen wollte, daß, wenn erst eine gewisse Höhenlage mit einem Flugapparate erreicht ist, zum weiteren Fluge dann gar keine Arbeit mehr zu leisten ist, während schon der nächste Vortragende auf ebenso »wissenschaftlicher Basis« genau vorrechnete, daß man wenigstens 130 HP brauche, um einen einzigen Menschen ohne Ballon durch die Luft tragen zu können!

Kress experimentierte und studierte inzwischen ruhig in seinem Atelier jetzt auch den Ruder-, Schrauben-, Segel- und Wellenflug, baute dabei gelungene Modelle des Ruderfliegers und überzeugte sich, daß auch der Ruderflieger einen Erfolg verspreche, daß jedoch der Drachenflieger allen anderen Systemen vorzuziehen sei.

1887 erschien in der »Zeitschrift zur Förderung der Luftschiffahrt« (Heft 8) von Kress ein Artikel über »Wind und Wellenflug« und 1888 in derselben Zeitschrift (Heft 9) ein Artikel über »Wind und Segelflug«.

Im selben Jahre wurde von Victor Silberer die erste aeronautische Ausstellung in Wien veranstaltet, welche auch von Sr. Majestät dem Kaiser besucht wurde, und bei welcher Gelegenheit Kress von Silberer Sr. Majestät dem Kaiser vorgestellt wurde und Kress die Ehre hatte, Sr. Majestät das von ihm ausgestellte Modell seines Drachenfliegers zu erklären.

Am 16. Dezember 1891 hielt Kress im flugtechnischen Verein im Festsaale des Ingenieur- und Architekten-Vereines einen Experimentalvortrag, bei welchem er jetzt nicht bloß seine Drachenfliegermodelle, sondern auch freifliegende Modelle von Schrauben- und Ruderfliegern demonstrierte.*)

Nachdem nun bereits seit zwölf Jahren die freifliegenden Kressschen Modelle des Drachenfliegers im flugtechnischen Wiener Kreise bekannt waren, fing man auch im Auslande an, so in England Maxim, in Amerika Langley, in Frankreich Ader, in Australien Hargrave, in Deutschland Hofmann u. s. w., an dem Drachenflieger zu arbeiten und denselben in großen Dimensionen auszuführen. Jetzt erst begann man auch in Wien den Kressschen flugtechnischen Arbeiten und seinem Drachenflieger ernstere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Am 21. März 1893 hielt Kress im flugtechnischen Verein einen Vortrag über »persönlichen Kunstflug«.**) Im selben Jahre sandte Kress drei Abhandlungen:

1. A Theory of Sailing Flight,
2. Aeroplanes and Flapping Flying Machines,
3. Note on the Elastic-Screw,***)

[illegible] internationalen Konferenz über Luftschiffahrt in Chicago. Im »Aeronautical Annual« von 1897, Seite 109, schreibt O. Chanute: »One of the best expositions of this theory, is that of Mr. [illegible]

Im selben Jahre, 1893, trat Kress als außerordentlicher Hörer an der Technischen Hochschule in Wien ein und absolvierte als alter Herr von 57—59 Jahren den dritten und vierten Jahrgang der Maschinenabteilung.†)

Bei dieser Gelegenheit hielt Kress auf Einladung der Herren Professoren Hofrat Hauffe und Hofrat Radinger an der Technischen Hochschule einen Vortrag über dynamische Luftschiffahrt mit Demonstrationen.

Im Jahre 1894 meldete Herr Professor Hofrat Boltzmann aus München für den naturwissenschaftlichen Kongreß, der am 26. September 1894 im großen Musikvereinssaale

*) »Zeitschrift für Luftschiffahrt«, Juli und August 1892.
**) »Zeitschrift für Luftschiffahrt«, Mai 1893.
***) Proceeding of the International Conference on Aerial Navigation. New York 1894.
†) Siehe »Das Flugschiff von Kress«, von Professor Radinger, Wien 1895.

in Wien abgehalten wurde, einen Vortrag über Luftschiffahrt an. Als Professor Boltzmann ein paar Tage vor seinem Vortrage nach Wien kam, wurde er von einem Herrn Zisarsky auf die flugtechnischen Kressschen Arbeiten aufmerksam gemacht. Hofrat Boltzmann besuchte darauf Kress, der ihm die Modelle zeigte. Als Professor Boltzmann das Modell des Drachenfliegers frei fliegen sah, äußerte er sein Erstaunen darüber, daß er bis dahin noch nichts von diesen freifliegenden Modellen gehört hatte, und ersuchte Kress, seine Schrauben- und Drachenfliegermodelle beim Vortrage des Herrn Professors Boltzmann beim naturwissenschaftlichen Kongresse zu demonstrieren, was Kress bereitwilligst tat. Als dann das Modell seines Drachenfliegers in dem gefüllten Saale über die Köpfe hinweg in die Loge einer Dame flog, erdröhnte stürmischer Beifall.

Im selben Jahre baute Kress einen zusammenlegbaren Drachen, welcher statt eines Schweifes rückwärts ein vertikales und ein horizontales Steuer besitzt.*) Diesen Drachen nahm Kress zusammengelegt in einem Futteral auf seine Ausflüge mit, um denselben bei starkem Winde von Anhöhen frei ohne Schnur in die Luft zu schleudern, um dabei die Stabilität des Drachenfliegers zu studieren. Kress überzeugte sich dabei, daß der richtig konstruierte Drachenflieger in freier Luft, selbst bei dem stärksten Winde, sobald nicht kippen wird.

Am 21 Jänner 1895 hielt Kress im flugtechnischen Vereine einen Vortrag über »die Stabilität des Drachenfliegers bei ruhiger und bewegter Luft«.**)

Im selben Jahre baute Kress, auf Anregung von militärischer Seite, mit finanzieller Unterstützung des Professors Boltzmann ein größeres Modell einer Kaptivschraube mit Luftschrauben von 4 *m* Durchmesser, welche durch einen Elektromotor angetrieben wurden. Diese Kaptivschraube wurde im militär-technischen Komitee wochenlang geprüft und ergab günstigere Resultate, als selbst Kress erwartet hatte.***) Daraufhin hatten sowohl das militär-technische Komitee als auch die militär-aeronautische Anstalt an das k. u. k. Kriegsministerium sehr günstig über diesen Apparat referiert, und die Firma Siemens & Halske bot sich freiwillig schriftlich an, einen entsprechend leichten Elektromotor zu bauen und kostenfrei für die Kressschen Experimente der Kaptivschraube zur Verfügung zu stellen, so daß nur eine geringe Summe zur Ausführung einer großen Kaptivschraube, welche einen Menschen heben konnte, für das k. k. Kriegsministerium beizutragen blieb. Es wurde auch an Kress die sicherste Hoffnung auf die Unterstützung des k. k. Kriegsministeriums von maßgebender Stelle gemacht. Die Sache zog sich dann jahrelang hin, bis schließlich eine Zuschrift vom k. k. Kriegsministerium einlangte, worin es hieß, daß das k. k. Kriegsministerium bedauert, für solche Zwecke keine genügenden Mittel zu besitzen, daß es wohl aber hoffentlich jetzt, nachdem über den Apparat so günstig referiert wurde, es Kress — nicht mehr schwer fallen würde, Privatkapitalisten heranzuziehen u. s. w.†) Damit waren die jahrelangen Mühen und Opfer, die Kress der Kaptivschraube brachte, verloren, und Kress lernte die erste Bitternis eines Erfinders kennen.

Ende Juli 1896 trat Kress mit Otto Lilienthal bei der Ausstellung in Berlin zusammen, der ihn nach Groß-Lichterfelde einlud, bei welcher Gelegenheit Lilienthal seine Arbeiten dem Kress zeigte und in dessen Gegenwart an einem Vormittage fünf Gleitflüge ausführte, von denen drei mit einfachen und zwei mit doppelten Drahtflächen gemacht wurden. Mit dem letzteren Apparate verunglückte Lilienthal 14 Tage später, am 9. August 1896, und fand leider den Tod! Lilienthals Ideal war der reine Segelflug ohne Motor. Er war Gegner von Luftschrauben, somit auch von Drachenfliegern. In der letzten Zeit war er jedoch unsicher geworden, den Erfolg des reinen Segelfluges zu erzielen. Er versuchte wieder den Ruderflug, der aber, wie er selbst gestand, so mißlungen war, daß er den dazu gebauten Apparat in die Rumpelkammer warf, wo er ihn dann Kress zeigte.

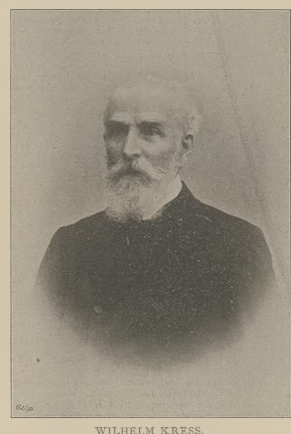
Am 27. März 1897 hielt Kress auf Einladung des Oberrheinischen Vereines in Straßburg einen Experimentalvortrag über dynamische Luftschiffahrt, dem auch Seine Durchlaucht der Herr Statthalter von Elsaß beiwohnte.

Am 18. Februar 1898 hielt er wieder einen Experimentalvortrag im Wiener flugtechnischen Verein, im Festsaale des Ingenieur und Architekten-Vereines, dem viele Offiziere der militär-aeronautischen Anstalt, des militär-technischen Komitees, des Kriegsministeriums, darunter Herr General Brunner, Chef der 7. Sektion, dann auch mehrere Professoren der Technik u. s. w. beiwohnten.

Die nächste Folge dieses Vortrages war, daß eine von Friedr. Ritter von Loessl verfaßte und von den Herren Friedr. R. von Stach, k. k. Baurat, Präsident des Wiener flugtechnischen Vereines, Friedr. R. von Loessl, Oberingenieur, I. Vizepräsident des Wiener flugtechnischen Vereines, Wilh. Bosse, Leop. R. von Hauffe, k. k. Hofrat und Professor der k. k. technischen Hochschule in Wien, Franz Hinterstoisser, k. u. k. Oberleutnant, Kommandant der militär-aeronautischen Anstalt, Dr. Gust. Jäger, Professor an der k. k. Universität in Wien, Dr. E. Mach, Professor an der k. k. Universität in Wien, Josef Popper, Ingenieur, J. von Radinger, k. k. Hofrat und Professor der k. k. techn. Hochschule in Wien, Ant. Schindler, k. u. k. Hauptmann, Lehrer an der technischen Militärakademie, Dr. Friedrich Wächter, k. u. k. technischer Rat, Adolf Viktor Wähner, Fabriksbeamter, Nikolaus R. von Wuich, k. u. k. Oberst und Kommandant der technischen Militär-Fachkurse, unterzeichnete »Flugtechnische Übersicht und Begutachtung der Kressschen Flugexperimente« vom flugtechnischen Verein herausgegeben wurde, in welcher die Kressschen flugtechnischen Arbeiten lobend besprochen und die Schaffung eines Fonds von zirka 20.000 fl. zur Ausführung eines großen Kressschen Drachenfliegers empfohlen wurde. Daraufhin wurde im flugtechnischen Verein ein »Kress-Komitee« gewählt, welches mit Kress einen Vertrag abschloß und die Beschaffung des nötigen Fonds übernahm.

Nachdem ein Drittel des präliminierten Betrages aufgebracht war, erhielt Kress von dem Komitee den Auftrag, mit dem Baue seines Flugschiffes zu beginnen. Der heikelste Teil seines Flugschiffes, der Motor, wurde auf Wunsch des Komitee-Mitgliedes, des Herrn Professors Radinger, aus patriotischen Rücksichten bei einem österreichischen Motorfabrikanten bestellt, der sich freiwillig anbot, einen entsprechenden Motor zu bauen. In einer Sitzung des Kress-Komitees, zu welcher der Motorfabrikant beigezogen wurde versprach letzterer einen vierzylindrigen Benzinmotor von 20 Pferdekräften im Gewichte von 200 *kg* zu bauen und in Berücksichtigung des besonderen Zweckes um den geringen Preis von 2000 fl. bis zum 1. Mai 1899 zu liefern. Anfangs Mai 1899 war der Kresssche große Drachenflieger, ohne Motor, in der Bauhütte in Unter-Tullnerbach, am Reservoir der Wiental-Wasserleitung bereits fertig aufgestellt, und Kress wartete nur noch auf den Motor, der aber nicht kam. Auch ein Jahr später, im Mai 1900, war der Motor noch immer nicht fertig und schließlich war es klar, daß der Fabrikant etwas übernommen hatte, was er nicht leisten konnte. Kress machte einstweilen mit einem provisorisch ausgeliehenen Motor, der zirka nur 6 bis 7 HP leistete, auf dem Wasser mit seinem Flugschiffe Fahrten, um die Wirkung der Luftschrauben, die Stabilität und die Steuerung zu studieren, wobei er sehr gute und befriedigende Resultate erzielte. Da aber die bis dahin von dem Kress-Komitee aufgebrachten 2000 fl. verbraucht und zur Beschaffung eines Motors keine Fonds mehr zur Verfügung waren, so mußte die Fortsetzung der Kressschen Arbeiten damals leider eingestellt werden.

Kurz vor Weihnachten 1900 kam für Kress eine ganz unerwartete angenehme Überraschung. Ohne daß Kress eine Ahnung hatte, daß Sr. Majestät dem Kaiser etwas von dem Kressschen Bau des großen Drachenfliegers bekannt sei, ließ der Kaiser am 18. Dezember 1900 aus



WILHELM KRESS.

seiner Privatschatulle an Kress zur Förderung seiner flugtechnischen Arbeiten 6000 K auszahlen. Durch diese hochherzige kaiserliche Spende angeregt, veranstaltete Herr Eugen Miller Ritter von Aichholz unter seinen kapitalskräftigen Freunden eine Sammlung und schon vierzehn Tage nach der kaiserlichen Spende wurde Kress von Herrn von Miller benachrichtigt, daß bei ihm weitere 13.500 K zum Baue des Flugschiffes, respektive zur Beschaffung eines entsprechenden Motors zur Verfügung stehen.

Zur selben Zeit hieß es in den Zeitungen und in Automobilkreisen, daß eine bekannte deutsche Motorenfabrik eine neue Motortype unter dem Namen Mercedes-Motor baut, welche bei einer effektiven Leistung von 35 bis 40 HP nur 200 *kg* wiege. Kress trat nun mit der betreffenden Firma in Unterhandlung. Es zeigte sich, daß der Eigentümer der Mercedes-Type ein österreichischer Automobilsportsman sei und derselbe forderte für den Motor 15.000 *M* = 18.000 K. Eine so große Summe konnte aber nicht bezahlt werden. Schließlich wurde vereinbart, daß Kress 12.000 *M* — 14.400 K in drei Raten zu zahlen habe; das erste Drittel bei der Bestellung, das zweite Drittel bei der Lieferung und den Rest drei Monate nach der Lieferung. Nach der Übernahme zeigte sich jedoch, daß der Motor nicht, wie schriftlich versprochen war, höchstens 240 *kg*, sondern komplett 380 *kg* wog und nicht mindestens 35 HP, sondern keine 30 HP leistete, somit statt 6 *kg* pro 1 HP in Wirklichkeit 13 *kg* pro 1 HP wog.

Obgleich nun der Eigentümer der Mercedes-Type in Cannstatt dem Kress mündlich das Versprechen gegeben hatte, daß, wenn der Motor zu schwer ausfallen sollte, er denselben umtauschen werde, so wollte er davon später nichts wissen und nur einem Nachlaß von 2000 *M* von der letzten Rate zustimmen.

Infolge dieses gewissenlosen Vorgehens war Kress vor Aufregung krank geworden, denn seine Hoffnung, endlich mit seinem Flugapparate ernste Versuche beginnen zu können, war wieder vernichtet. Auch die Fahrten auf dem Wasser waren infolge des überlasteten Schlittenbootes und der gestörten Stabilität jetzt mit den größten Gefahren verbunden.

Dennoch aber wagte es Kress in seiner Ungeduld, einige Fahrten auf dem Wasser zu unternehmen, indem er sich dabei mit einem Schwimmgurt sicherte. Bei der vierten Fahrt, im Oktober 1901, wurde nun die Leistung des Motors auf zirka 18 HP gesteigert. Der Apparat begann bedeutend aus dem Wasser zu steigen. Die Geschwindigkeit war so groß geworden, daß das Wasser vorne schäumte und hoch aufspritzte. Da erblickte Kress die Steinwehr — das Ufer — vor sich in gefährlicher Nähe, er mußte plötzlich wenden und jetzt geschah der bekannte Unfall; der Apparat kippte um und versank 8 *m* tief! Kress konnte noch rechtzeitig ins Wasser springen, sonst wäre er in den vielen Drähten verwickelt und mit unter das Wasser gezogen worden. So wurde er bald von seinem Monteur, der mit einer Gondel zu Hilfe kam, aufgefischt. Der Flugapparat aber, der sich mit vielen Spitzen in den sumpfigen Boden fest verbissen hatte, wurde durch das dreitägige schwierige Herausfischen gänzlich zerstört und nur der Motor blieb unversehrt.

So sehr dieser Unfall zu beklagen war, so hatte Kress doch bei der letzten Fahrt die Überzeugung gewonnen, daß, wenn der Motor nur das versprochene Gewicht gehabt hätte, es unzweifelhaft zu einem erfolgreichen Fluge gekommen wäre. Er glaubt sogar, daß selbst mit diesem schweren Motor, wenn er auf eine Leistung von 35 HP zu bringen wäre, auf einer größeren Wasserfläche, wo man ein paar Kilometer, ohne Gefahr anzustoßen, in gerader Richtung zu fahren vermag, noch immer ein Erfolg erhofft werden könnte.

Vierzehn Tage nach dem erwähnten Unfalle war Kress mit seinem Monteur schon wieder in voller Tätigkeit, um einen neuen, entsprechend dem schwereren Motor längeren Drachenflieger mit einer vierten Tragfläche zu bauen und anfangs des Sommers 1902 war der neue Flugapparat mit einem flachen Schlittenboot, für den Neusiedlersee bestimmt, fast fertig. Aber leider war auch das Geld alle, und da zur Übersiedlung zum Neusiedlersee und zur Fortsetzung der Arbeiten und Versuche bedeutende Mittel nötig sind, die nicht aufzubringen waren, so mußte Kress seine vielversprechenden Arbeiten wieder einstellen.

Im Sommer 1901 hatte Kress die Freude, eine von ihm längst ersehnte Ballonfahrt mitzumachen, zu welcher ihn Se. kaiserliche Hoheit Herr Erzherzog Leopold Salvator einlud und bei welcher Hauptmann Hinterstoisser Führer war. Es wurden bei sehr günstigem Wetter in 5 Stunden 50 Minuten 355 *km* zurückgelegt und wurde nach Erreichung der größten Höhe von 3400 *m* bei Chelmek in Preußisch-Schlesien an der russischen Grenze glatt gelandet.

Im März 1902 wurde Kress vom Aéro-Club de Belgique eingeladen, seine Flugmodelle in Brüssel auszustellen. Bei dieser Gelegenheit hielt er im Vereine belgischer Ingenieure einen Experimentalvortrag über dynamische Luftschiffahrt in französischer Sprache. Schon vorher war Kress auch nach Prag von dem Verein deutscher Ingenieure und später auch nach Aussig und Teplitz eingeladen worden, Experimentalvorträge zu halten. Dem Vortrage in Prag, welcher in dem größten Saale stattfand, wohnte auch Se. Exzellenz der Herr Statthalter bei.

Alle bisher erwähnten Einladungen zu Vorträgen erfolgten ohne Kress' Zutun. Es wurden ihm überall die Reisespesen vergütet und er in freundlicher Weise von den Einladern auf dem Bahnhofe empfangen und ins Hotel [illegible]

Im Mai 1902 hielt Kress in Berlin einen Experimentalvortrag und beteiligte sich als Vertreter des Wiener flugtechnischen Vereines an der dritten Tagung der internationalen Kommission für wissenschaftliche Luftschiffahrt.

Im Juli 1903 hielt Kress in London einen englischen Vortrag über dynamische Luftschiffahrt im Aeronautical-Institute and Club und wurde nach Schluß des Vortrages einstimmig zum Ehrenmitgliede des Institutes ernannt.

Schließlich hatte Kress Gelegenheit, im Jänner dieses Jahres einen russischen Vortrag in St. Petersburg im Technischen Verein zu halten. Kress reiste aber nicht etwa zu diesem Zwecke nach St. Petersburg, sondern weil der bekannte Wiener Hof- und Kammer-Klavierfabrikant Ludwig Bösendorfer ihm gegen ein sehr gutes Honorar seine Vertretung bei der Ausstellung »Kinderwelt« anbot. Kress nahm diesen ehrenden Antrag um so bereitwilliger an, als er ihm Gelegenheit gab, nach 32 Jahren wieder einmal Petersburg und seine dort lebenden deutschen Verwandten zu sehen. Man könnte vermuten, daß Kress seine Reisen ins Ausland dazu benütze, um Interessenten und Kapitalisten zu suchen, die seine flugtechnischen Arbeiten und Projekte finanziell unterstützen würden. Nun hat aber Kress das nirgends und nie getan. Selbst hier in Wien wurde die bekannte Kress-Aktion seinerzeit ohne sein Zutun eingeleitet. Der damalige Schriftführer des Flugtechnischen Vereines, Herr Ad. V. Wähner, der sich sehr warm der Kressschen Angelegenheit angenommen hatte, machte für ihn alle Wege, um die Kress-Aktion in Gang zu bringen. Kress selbst besitzt nicht das geringste geschäftliche Talent, um seinen Erfindungen Geltung, noch viel weniger, um dafür Geld zu beschaffen.

Als Dr. Wölfert, der bekanntlich in Berlin mit seinem lenkbaren Ballon verbrannte, seinerzeit in Wien weilte und einem Kressschen Experimentalvortrage beiwohnte, besuchte er darnach Kress und sagte zu ihm, daß, wenn er solche freifliegende Apparate hätte, er in der ganzen Welt herumreisen, Experimentalvorträge halten und sich damit ein Vermögen machen würde. Oft wurde Kress der Vorwurf gemacht, warum er manche seiner kleinen Flieger nicht als aeronautisches Spielzeug geschäftlich verwertet. So hat er z. B. ein Spielzeug »Cocon«: Ein zusammengefalteter großer Schmetterling springt auf einen Druck aus der Schachtel, entfaltet selbsttätig die Flügel und fliegt davon. Ein anderes aeronautisches Spielzeug ist das »Luftbicycle«: ein kleiner Drachenflieger, an dem eine Puppe als Schwerpunkt angehängt ist, und aus der Hand gelassen sehr hübsch im Zimmer horizontal herumfliegt.

Es sei aber hier erwähnt, daß das Kresssche Modell eines Drachenfliegers kein Spielzeug ist. Es besitzt $1^1/_2$ *m* Spannweite, ist mit Puffer und Steuern ausgerüstet und nimmt, auf einem Schlitten montiert, selbsttätig auf einem langen Tische oder auf dem Boden einen Anlauf und fliegt dann in einer sanft nach aufwärts gerichteten Bahn mit voller Stabilität durch einen großen Saal. Ebenso ist

*) Beschrieben in Nr. 1 der »Illustrierten Mitteilungen«, Straßburg 1897.

**) »Zeitschrift für Luftschiffahrt u. s. w.«, Februar und März 1896.

***) »Zeitschrift für Luftschiffahrt«, Juni 1900.

†) Se. Exzellenz der Herr Kriegsminister von Kriegbammer hatte abgelehnt.

sein Ruderfliegermodell ein großer mechanischer Vogel von 1 *m* Spannweite der Flügel.

Kress hat auch noch manche andere interessante Erfindung gemacht, die nicht in den Bereich der Flugtechnik gehört. Alle diese Arbeiten eines langen Lebens ruhen in Zeichnungen und Modellen in seinem Atelier aufgehäuft und warten auf den Zauberer, der sie zum praktischen Leben erwecken würde. Kress ist aber heute ein alter Herr, ihm fehlt ein jüngerer, energischer und kapitalskräftiger Kompagnon.

Viele wissenschaftliche Vereine und Ingenieure, darunter auch der Ingenieur- und Architekten-Verein mit mehreren Professoren der Technik an der Spitze, machten seinerzeit Exkursionen nach Unter-Tullnerbach, um den Kressschen großen Flugapparat zu sehen, und allgemein wurde die richtig durchdachte und gut ausgeführte Konstruktion seines Drachenfliegers anerkannt.

Im Anschlusse an die vorstehende Biographie möge noch die nachfolgende Notiz Aufnahme finden, welche in den letzten Tagen eine Wiener Lokalkorrespondenz, offenbar von dem Erfinder selbst inspiriert, an die hiesigen Tagesblätter versendet hat. Sie lautet: »Ingenieur Wilhelm Kress trägt sich mit der Absicht, seinen beim Tullnerbachreservoir installierten Drachenflieger zu demontieren. Über den Stand seiner Angelegenheit äußert sich der Flugtechniker folgendermaßen: »Ich habe den alten Motor verkauft. Zur Anschaffung eines neuen leichten Motors mangelt es mir an Kapital. Durch die gütige Intervention des Erzherzogs Leopold Salvator waren mir 10 000 K zur Verfügung gestanden. Ich habe das Geld nicht in Anspruch genommen. Zur Übersiedlung an den für meine Zwecke äußerst günstigen Neusiedlersee und zur Vornahme wirklich praktisch wertvoller Versuche, steter maschineller Verbesserung und zumindest einjährigem ruhigen Fortarbeiten langt der Betrag nicht. Wenn ich dann nach einiger Zeit stecken bleibe, heißt es bloß wieder, ich hätte wieder so und so viel nutzlos ausgegeben und das will ich nicht. Mein Drachenflieger ist gegenwärtig nächst dem Tullnerbach aufbewahrt; die Hütte ist jedoch baufällig geworden, sie bedarf der Erneuerung, auch habe ich allmonatlich einen Wächter zu bezahlen, lauter Ausgaben, denen ich auf die Dauer nicht gewachsen bin, und so werde ich mich entschließen müssen, mein Werk zerschlagen zu lassen, zumal es mir nicht gelingen will, einen anderen entsprechenden Verwahrungsort ausfindig zu machen. Es schmerzt mich dies sehr, da gerade jetzt die von mir seit vierzig Jahren mit Aufopferung meines Vermögens, mit Einsatz meines Lebens verfochtene Idee sich als siegreich erweist. Die Brüder Wright in Amerika fliegen mit der Drachenkonstruktion, sowie meine Modelle seit 1877 frei fliegen. Wir werden fliegen, es ist kein Zweifel. Theoretisch ist die Frage für die Fachwelt erledigt, praktisch handelt es sich nur um Geld. Schrittweise wird sich die Flugtechnik entwickeln, wie der Automobilismus, wie die Schiffahrt. Mir ist es leider in Zukunft mitzutun wohl nicht mehr gegönnt.«

EXPERIMENTALSTUDIEN

über Flächenwiderstände in Flüssigkeiten.

Von *Roman König.*

II.

Die Vorgänge an der Saugseite.

Von den meisten Autoren werden die Vorgänge hinter bewegten Flächen kaum einiger Worte gewürdigt; mit kurzen Bemerkungen: »die Flüssigkeit stürze an der Saugseite wieder zusammen« oder »diese Vorgänge sind so kompliziert, daß jedes Bestreben, sie in eine genaue mathematische Formel zu zwängen, zur Unmöglichkeit wird« etc., übergehen sie diese, freilich sehr verwickelten und schwer zu unterscheidenden Flüssigkeitsbewegungen.

Aber gerade diese Vorgänge sind für viele technische Vorrichtungen, für Wasser- und Luftfahrzeuge, für Antriebsvorrichtungen in Wasser und Luft, und besonders zur Erklärung der Flächenwiderstände von allergrößter Bedeutung.

Die Vorgänge an der Saugseite verhindern nicht bloß die Konstruktion einer brauchbaren Formel für rechtwinkelig zu ihrer Bewegungsrichtung gestellte Flächen, sondern machen auch die Ableitung einer Formel von dieser Flächenstellung für geneigte Flächen fehlerhaft: denn während die Vorgänge an der Druckseite ein bestimmtes Verhältnis der Flüssigkeitsbewegung zu den Flächendimensionen und Geschwindigkeiten erkennen lassen, zeigt sich bei den Vorgängen an der Saugseite unter denselben Bedingnissen eine Unregelmäßigkeit in Druck- und Zeitintervallen.

Zum Troste der interessierten Fachleute sei jedoch schon im voraus bemerkt, daß diese Unregelmäßigkeiten bei gewissen geneigten Flächenstellungen und entsprechenden Flächenkrümmungen zu beheben sind, daher einer brauchbaren Formelkonstruktion unter solchen Bedingnissen kein Hindernis im Wege steht.

Bei Experimenten sind die Bewegungen der Moleküle in der Luft ungleich schwieriger zu beobachten als im Wasser; denn da es keinen tauglichen sichtbaren Gegenstand gibt, der das gleiche spezifische Gewicht der Luft hat, die Bewegungen der Luftmoleküle aber sehr rasch vor sich gehen, mußte immer auch das Gewicht des verwendeten Körpers, die Beschleunigung durch seine Schwere und seine lebendige Kraft mit in Rechnung gezogen werden, was die Aufgabe ungemein erschwert.

Es bieten sich also wieder die Versuche im Wasser als das geeignetste Mittel zur Beobachtung der Bewegungen der Moleküle hinter bewegten Flächen dar; diese Versuche lassen die Gründe und Ursachen der Flüssigkeitsbewegungen viel genauer und deutlicher erkennen, woraus sodann in Rücksicht auf die geringere Dichte und das Expansionsbestreben der Luftmoleküle die Erklärung ihrer Bewegungen leichter gefolgert werden kann.

Außer den Versuchen in Luft und Wasser wird man jedoch noch einer, freilich manche Jahre hindurch fleißig geübten Beobachtung der bezüglichen Erscheinungen in der Natur benötigen, um eine volle Bestätigung bereits erworbener Erkenntnisse zu erhalten; Rauch, Dampf, Schneeflocken, Flaumfedern müssen zum Gegenstand größter Neugierde gemacht werden.

Wiederholt man das zuerst beschriebene Experiment mit der kreisrunden horizontalen Blechscheibe im Wasserglas und richtet sein Augenmerk auf die Bewegungen der Sägespäne hinter der Saugfläche, so bemerkt man bei einer Bewegung der Scheibe nach aufwärts vor allem ein wahres Durcheinander aller unter der Saugseite im Wasser schwebenden Sägespäne; nicht bloß die senkrecht unter ihr befindlichen, auch die seitlich in gleicher Ebene zu ihr schwebenden werden mit verschiedenen Geschwindigkeiten durcheinander getrieben.

Welch großer Gegensatz zu der Ruhe, welche ober der Druckfläche herrscht! Mußte man da, bei so viel lebendiger Kraft, welche die Massen unter der Saugseite aufgenommen haben, nicht zu dem Trugschluß gelangen, die Arbeit der Saugseite sei größer als die der Druckseite?

Doch die Erkenntnis eilt nicht so im Sturmschritt entgegen; man verringert die Anzahl der Sägespäne, um die Bewegung der wenigen genauer kontrollieren zu können, und versucht mit Geduld und Behutsamkeit in Intervallen, welche nach jeder Bewegung zur Beruhigung der Moleküle nötig sind, durch immer langsamere, kürzere Bewegungen der Scheibe endlich zu einem Tempo zu kommen, bei welchem ein Sägespänchen, das eben auf der Druckseite schwebt, noch genau beobachtet kann.

Schließlich ist dieses Tempo gefunden, ja man hat es sogar soweit gebracht, daß man durch eine bestimmte, langsame, bloß 3—4 *mm* große, senkrecht nach aufwärts gerichtete Bewegung das beobachtete, eben auf der Druckseite schwebende Sägespänchen an dieselbe Stelle unter die Saugseite bringt. Während die Scheibe bloß z. B. 3 *mm* nach aufwärts bewegt wurde, hat das beobachtete Sägespänchen — wenn es 15 *mm* vom Rande entfernt war — einen Weg von 15 *mm* von dieser Stelle bis zum Rande + 15 *mm* vom Rande bis zu der Stelle an der Saugseite, wo die Bewegung aufhörte, also 30 *mm*, d. i. den zehnfachen Weg mit einer anfangs bis zum Rande beschleunigten und dann verzögerten Geschwindigkeit zurückgelegt. Das Wassermolekül hat also auf diesem Wege am Rande der Scheibe die größte Geschwindigkeit.

Nun versucht man eine nur ganz wenig raschere Bewegung.

Jetzt gelangt das Sägespänchen schon nicht mehr an die homologe Stelle unter die Saugseite, sondern gerät knapp am Rande in einen Wirbel, der sich von der Saugseite aus nach außen, dann im Bogen zur Saugseite zurück ausbildet.

Gleichzeitig setzt sich ein anderes, unter der Saugseite schwebendes Molekül radial nach außen in Bewegung und gerät am Rande ebenfalls in den Wirbel.

Die Verschiedenheit dieser Flüssigkeitsbewegung gegen früher bei so geringer Geschwindigkeitsdifferenz erregt das höchste Interesse des grübelnden Beobachters, und anstatt auf gut Glück weiter zu experimentieren, fühlt er sich gezwungen, die Gründe zu erforschen, trotzdem dies dem bloß unterhaltungsbedürftigen Leser etwas langweilig erscheinen dürfte.

Erwägend, daß sich das Wasser weder vermehrt noch vermindert, ist eine Niveauerhebung desselben im Glase ausgeschlossen; zur Bewegung der Moleküle ober der Druckfläche ist mit Ausnahme der letzten darauf lagernden Schichte keine Ursache, da von den horizontal aufeinanderlagernden Wasserschichten in den aufeinanderfolgenden Momenten der Bewegung nur die jeweilig unterste ober der Druckfläche zu den außerhalb in gleicher Ebene zu ihr lagernden Molekülen unter Druckdifferenz mit dem statischen Druck gebracht wird.

Ebenso entsteht schon im ersten Momente des Beginnes der Aufwärtsbewegung der Scheibe unter der Saugseite ein Vakuum, welches mit der in gleicher Ebene außerhalb der Scheibe lagernden Molekülschichte eine Druckdifferenz bildet, die aber eine negative Größe gegenüber der an der Druckseite im gleichen Momente entstehenden Druckdifferenz von positiver Größe besitzt. Am Rande der Scheibe wirken diese beiden Druckdifferenzen unmittelbar auf die daran lagernden Moleküle gleichzeitig nach einer Richtung bewegend ein, indem das Vakuum der Saugseite die Bewegungswiderstände nach derselben Richtung hin entfernt, nach welcher der Druck von der Druckseite aus treibend wirkt.

Anstatt der Fortpflanzung der einander entgegengesetzten Druckdifferenzen tritt die Bewegung der unmittelbar von ihnen betroffenen Moleküle am Scheibenrande auf. Im selben Momente aber, wo die Moleküle am Rande ihre Bewegung gegen die Mitte der Saugseite hin beginnen, wird auch allen auf der Druckseite in radialer Richtung nach innen benachbarten, schon unter Überdruck nach außen stehenden Molekülen das Bewegungshindernis entzogen und sie müssen den ersteren folgen.

So gelangt bei sehr langsamer, kurzer Aufwärtsbewegung der horizontalen Scheibe das Molekül um den Rand herum zur homologen Stelle unter der Saugseite, ohne die übrige Flüssigkeit ober und unter der Scheibe viel zu beunruhigen.

Anders wird die Sache schon bei etwas rascherer Aufwärtsbewegung der Scheibe, da nun die lebendige Kraft der an der Druckseite nach auswärts eilenden Moleküle wächst und letztere über den Rand der Fläche hinausstreicht. Sie können dann nur mehr in krummer Bahn den Einwirkungen des Vakuums an der Saugseite und dem statischen Drucke von außen folgend zur Saugseite zurückkehren, wodurch sie am Scheibenrand die Depression vergrößern.

Beim Verlassen des Scheibenrandes setzt sich ihre lebendige Kraft unter gleichzeitigem Verlust ihrer Geschwindigkeit in *hydraulischen Druck* um und dieser drückt die Flüssigkeit unter der Saugseite dieser nach. Diese der Saugseite nachgedrückte Flüssigkeit findet beim Beginn der Aufwärtsbewegung der Scheibe keine Bewegungswiderstände — weil dort eben ein Vakuum im Entstehen begriffen ist — sie muß daher eine beschleunigte Bewegung annehmen.

Da aber die Aufwärtsbewegung der Scheibe als gleichförmig vorausgesetzt wird, muß dieser der Saugseite nachgedrückte, beschleunigte Flüssigkeitsstrom auf die Saugseite der Fläche auftreffen, und da er auch dort das Druckminimum am Rande findet, sich ebenso nach auswärts verteilen, wie es an der Druckseite der Fall ist.

Am Rande vereinigt er sich dann mit der von der Druckseite abströmenden Schichte zu einem Wirbel, zu dessen Zentrum das Depressionsminimum am Rande der Saugseite wird.

Es geht also — trotz der Ruhe ober der Druckfläche — weder Kraft noch Materie in Verlust. Die gleichzeitig an Druck- und Saugseite erzeugte Druck- und Massendifferenz gleicht sich auf dem denkbar kürzesten Wege aus; es kann daher keine Druckfortpflanzung stattfinden und der Flächenwiderstand muß gleich sein der zur Massenbewegung aufgewendeten Kraft.

Bisher wäre der Vorgang noch immer schon regelmäßig.

Nun muß sich aber das Zentrum des Wirbels, weil seine Massen, daher auch sein Umfang, stetig wachsen, vom Rande entfernen und dadurch die regelmäßige krumme Bahn der von der Druckseite zur Saugseite einkehrenden Massen ändern; anderseits wird mit dem Auftreffen der der Saugseite mit Beschleunigung nachströmenden Flüssigkeit dort das Vakuum zerstört, daher ein Teil der Druckdifferenz, welcher, als Mangel eines Bewegungshindernisses angesehen, zur Beschleunigung dieser Massen beitrug, unwirksam, was im nächsten Momente eine Verzögerung dieser Massen zur Folge hat. Die verzögerte Bewegung dieser Massen muß aber die Auflösung des Wirbels zur Folge haben, wodurch wieder ein neues Druckminimum am Rande, ein neues Vacuum an der Saugseite und ein neuer Wirbel entstehen.

Der geringste Zeitunterschied in der gleichmäßigen Auflösung des Wirbels hat jedoch eine Verschiebung des Druckzentrums an der Saugseite und in der Folge derartige Unterschiede in den Druckverhältnissen daselbst zur Folge, daß diese Unregelmäßigkeiten weder in bezug auf die Zeitdauer, noch in bezug auf die variable Druckgröße durch eine in der Theorie übersichtliche, geschweige denn für die Praxis brauchbare Formel Ausdruck finden können.

Wie die beiden Versuche gezeigt haben, ist schon bei geringer Geschwindigkeitsdifferenz der senkrecht zu ihrer Ausdehnung bewegten horizontalen Fläche die Art und Weise, wie eine gleich große, von der Druckfläche verdrängte Flüssigkeitsmenge unter die Saugfläche gelangt und sich die Druckdifferenzen ausgleichen, eine verschiedene.

Daß sich bei größeren Flächengeschwindigkeiten der Vorgang hinter der Saugseite noch anders gestalten muß, ist schon deshalb vorauszusehen, weil dann auch die lebendige Kraft der bewegten Massen zunehmen muß.

Ohne Zweifel müssen bei größeren Fortbewegungsgeschwindigkeiten der Fläche auch größere Druckdifferenzen entstehen. Die über den Flächenrand hinausgetriebenen Flüssigkeitsstrahlen werden eine größere lebendige Kraft erreichen und daher einen größeren Krümmungsbogen beschreiben, um zum Depressionsminimum einzulenken.

Aus den diesbezüglich fortgesetzten Versuchen ist dies deutlich erkennbar.

Der in der Projektionsebene außerhalb des Flächenrandes erscheinende Teil des Krümmungsbogens bietet aber gewiß auch einen Bewegungswiderstand, weil er, mit der Fläche fortschreitend, dadurch, daß er die Massen, auf welche er trifft, ebenfalls zur Bewegung nach außen zwingt, seine eigene Geschwindigkeit in Druck umsetzt, der wieder rückwirkend nach innen den Druck auf der Druckseite gerade so vermehrt, als ob die Fläche in der Form des Krümmungsbogens vergrößert worden wäre.

Dem größeren Krümmungsbogen entsprechend, müssen sich sowohl das der Saugseite nachströmende Flüssigkeitsquantum, als auch die Wirbel vergrößern, was eine Änderung der Unregelmäßigkeiten zur Folge hat. Daß aber mit der Vergrößerung des Krümmungsbogens der Flächenwiderstand im progressiven Verhältnis zur Geschwindigkeit der Fläche sich vergrößern muß, ist dann einleuchtend.

Da sich der Krümmungsbogen nur mit der lebendigen Kraft der von der Druckseite abgetriebenen Massen vergrößert, daher unter *gleichen* Fortbewegungsgeschwindigkeiten bei der kleineren Fläche seine Verluste auf dem kleineren Wege nicht so groß sind, als bei der größeren, so erklärt sich daraus wieder teilweise — es liegen auch andere, später erwähnte Gründe vor — die empirisch schon öfter festgestellte Tatsache, daß der Flächenwiderstand nicht im geraden Verhältnisse zur Flächenvergrößerung wächst. Nachdem an den Rändern sowohl der Druck- als auch der Saugseite der geringste Gegendruck herrscht und deshalb die Massen an beiden Flächenseiten radial nach außen beschleunigt über den Rand hinausschießen, so muß sich der Krümmungsbogen vom Rande jeder dieser Flächenseiten aus für sich allein auch dann bilden, wenn die Fläche *nicht als sehr dünn* angenommen wird; ja die an der Saugseite nach außen beschleunigten Massen werden ihre lebendige Kraft in derselben Richtung sogar länger beibehalten, weil sie durch den vor ihnen in einiger Entfernung fortschreitenden Krümmungsbogen der Druckfläche in eine unter größerer Depression stehenden Masse gelangen und daher längere Zeit vor Verlust ihrer lebendigen Kraft geschützt sind, bis sie sich mit dem Krümmungsbogen der Druckseite vereinigen können.

Diese Bemerkung ist als Anknüpfungspunkt für das Verständnis der Widerstände von in Flüssigkeiten bewegten Körpern sehr wichtig.

Die Beobachtung ergibt ferner, daß bei Bewegung der Scheibe nach abwärts die Vorgänge an der Saugseite ganz dieselben sind, wie bei der Bewegung der Scheibe senkrecht nach aufwärts, obwohl dann die Scheibe in immer dichtere Schichten dringt und die Flüssigkeit, durch ihr eigenes Gewicht veranlaßt, der Fläche nachsinkt. Dennoch genügt der Moment, welchen die Massen benötigen, um ihre Trägheit zu überwinden und in Bewegung zu geraten, zur Herstellung einer Depression an der Saugseite, was die im gleichen Momente unter der Druckfläche nach außen getriebenen Massen bestimmt, zufolge ihrer lebendigen Kraft wieder im Krümmungsbogen gegen die unter Depression stehende Stelle der sinkenden Wassersäule einzulenken und dieselben Vorgänge, wie bei nach aufwärts bewegter Fläche, nun ober der Saugseite hervorzurufen

Diese im Wasser sich abspielenden Vorgänge und ihre vorstehend versuchte Erklärung finden durch die früher zitierten Gesetze, besonders aber durch den Hauptsatz von der Erhaltung von Kraft und Materie ihre direkte Bestätigung; man kann demnach im voraus darauf rechnen, daß dieselben Vorgänge auch um kreisrunde horizontale Flächen, welche in Luft senkrecht auf- oder abwärts bewegt werden, in ganz analoger Weise stattfinden müssen und dieselbe Erklärung auch dann anwendbar ist.

Da aber Wasser fast gar nicht elastisch, Luft jedoch in hohem Maße expansionsfähig ist, so wird man anstatt des Begriffes »Vakuum« den Ausdruck »Luftverdünnung« setzen und sich eine Luftschichte zirka 772mal leichter vorstellen müssen, als eine gleich dicke Wasserschichte, um alle vorstehenden Erklärungen auf Luft beziehen zu können.

Doch auch direkte Versuche in der Luft und Naturerscheinungen bestätigen dasselbe Verhalten der Luftmoleküle und braucht man nur den früher erwähnten Versuch mit dem kreisrunden Brette in der Weise abzuändern, daß man bei horizontal gehaltenem Brette den Faden, an welchem die senkrecht nach abwärts hängende Flaumfeder gebunden ist, so lange wählt, daß er 10—20 *cm* über den Rand des Brettes hinausreicht, oder daß man ihn bei gleicher Länge näher zum Rande am Brette befestigt.

Wird das Brett aus größerer Höhe horizontal fallen gelassen, so erscheint während des Falles die Flaumfeder außerhalb des Randes, kehrt im Bogen gegen die Saugseite ein, gerät in den Wirbel am Rande und wird, sobald das Brett den Boden berührt, durch den dem Brette nachströmenden Luftstrom nach außen getrieben, mit radial ausgestrecktem Faden dort liegen bleiben.

Umgibt man ein sehr weitmaschiges, kreisrundes Stück Drahtsieb mit einer Einfassung aus starkem Draht, aus welch letzterem auch die Handhabe gebildet werden kann, so gibt dies eine Vorrichtung, welche für verschiedene Versuche recht praktisch ist.

Wird mit diesem horizontal gehaltenen Drahtteller ein gleichgroßes kreisrundes Stück glatter Seide oder weichen Leinens durch einen kurzen Ruck senkrecht emporgehoben, so hebt sich die Zeugfläche, nach Beendigung der Ruckbewegung vom nachströmenden Luftstrom emporgetrieben, vom Drahtteller mit nach abwärts konkav gekrümmter Fläche ab, was zweierlei beweist, nämlich: daß beim Aufhören der bewegenden Kraft nach Einleitung der Luftbewegung die lebendige Kraft der nachströmenden Luft größer ist als der Widerstand an der Druckseite und dann, daß der Druck nach außen abnimmt. Auch geht daraus hervor, daß vor der Fläche kein komprimierter, relativ zur fortschreitenden Fläche ruhender Stauhügel existieren kann, da dieser sich beim Aufhören der Bewegung auflösen, die Kompression nach allen Richtungen verteilen, daher die Fläche auf den Drahtteller gedrückt halten müßte.

Einen Beweis für die unregelmäßige Zu- und Abnahme des Flüssigkeitsdruckes gewinnt man, indem man die bis zum Boden ins Wasser getauchte Blechscheibe mit ziemlich rascher gleichmäßiger Geschwindigkeit senkrecht herauszuheben versucht. Die Stöße und Unregelmäßigkeiten sind in den Fingern fühlbar und man hat Mühe, die senkrechte Stellung der Handhabe beizubehalten.

Es gelingt fast nie, eine kreisrunde, große, ebene Fläche durch eine in ihrem Mittelpunkt befestigte Stange — geschweige denn durch eine Leine — mit größerer Geschwindigkeit aus ruhigem Wasser derart emporzuheben, daß sie horizontal bleibt. Ist die Fläche dünn und nicht schwer, so sind die Abweichungen der Stange von der senkrechten Richtung kaum zu bewältigen.

Der unmeßbarste Zeitunterschied beim Entstehen, Anwachsen oder Auflösen der hinter der Saugseite entstehenden Wirbel genügt, den Massendruck hinter der Saugseite zu verschieben.

Horizontal fallengelassene kreisrunde Papierflächen fallen aus derselben Ursache nie — auch bei größter Sorgfalt nicht — in senkrechter Richtung zu Boden.

Bei dem geringen Unterschied des statischen Druckes der übereinander lagernden Luftschichten konnte auch eine Menge Naturerscheinungen als beweisend angeführt werden, doch wird sich hiezu in der Folge bei Besprechung senkrecht stehender, horizontal bewegter Flächen noch genügend Gelegenheit bieten.

Im dritten Artikel folgt die Schilderung der Vorgänge um ebene, rechteckige und verschiedenartig geformte Flächen, senkrecht auf- und abwärts bewegt.

NIEDERRHEINISCHER VEREIN FÜR LUFTSCHIFFFAHRT.

Aus dem Berichte, den der »Niederrheinische Verein für Luftschiffahrt« über das erste Jahr seines Bestandes erstattet hat, entnehmen wir folgendes:

»Am 15. Dezember 1902 versammelten sich 22 Herren im Hotel Reichshof in Barmen, um über die Gründung eines Luftschiffervereines im Rheinland zu beraten. Das ständig wachsende Interesse an den Fragen, die die Luftschiffahrt betreffen, die stetige Entwicklung dieser letzteren ließen den Plan gerechtfertigt erscheinen. Dazu kam, daß im Rheinland eine große Zahl von Mitgliedern des Berliner Vereins für Luftschiffahrt lebte, so daß dieser Verein zur Ausführung der von diesen Mitgliedern angemeldeten Fahrten einen Ballon lange Zeit in Köln lagern mußte. Diese Umstände wirkten zusammen und führten zur Gründung eines eigenen Vereins im Rheinlande — eine Aktion, die von dem Berliner Verein tatkräftig unterstützt wurde. Einige Mitglieder des Muttervereines nahmen sich der neugegründeten Gesellschaft besonders an: Herr Hauptmann von Tschudi reiste nach Barmen, um den Verein durch seinen Rat zu unterstützen, die Herren Oberleutnants George und Hildebrandt kamen gleichfalls nach Barmen, um dort Fahrten zu führen und gelegentlich des ersten Stiftungsfestes einen Vortrag über »Die Aussichten der lenkbaren Luftschiffe« zu halten; Herr Prof. Dr. Assmann stellte dem Verein einen Registrierapparat zur Verfügung.

Da der Berliner Verein seinem niederrheinischen Kollegen für die erste Zeit den in Köln lagernden Ballon »Süring« leihweise überließ, konnten die ersten beiden Fahrten schon am 8. Jänner und 7. Februar stattfinden. Das Interesse an dem Verein wurde dadurch so gesteigert, daß die Mitgliederzahl auf 120 stieg. Das dementsprechende Fahrtbedürfnis einerseits und anderseits die Tatsache, daß das mittlere Gewicht der Mitglieder viel zu groß war, um durch einen Ballon von dem Kubikinhalt des »Süring« drei Herren befördern zu können, ließen in der Februarversammlung den Entschluß reifen, einen eigenen Ballon von 1437 m^3 anzuschaffen. Herr August Riedinger in Augsburg übernahm den Bau desselben und am 2. Mai konnte der »Barmen« seine Probefahrt machen. Den Namen »Barmen« erhielt der Ballon in Anerkennung der Opferwilligkeit der Barmer Mitglieder: die Kosten des Ballons wurden, da der junge Verein noch kein Vermögen hat, durch Ausgabe von Anteilscheinen gedeckt und diese fast alle von Barmer Mitgliedern gekauft. Diese Anteilscheine werden dadurch zurückgezahlt, daß nach jeder Fahrt einer ausgelost wird.

Nach dem 2. Mai hob ein frischfröhlicher Fahrtenbetrieb an. Es wurden im Laufe des Jahres 19 Luftreisen gemacht, worunter eine Nachtfahrt; vier davon erfolgten von Düsseldorf, die übrigen von Barmen aus. Im allgemeinen verliefen die Fahrten ohne unangenehme Zwischenfälle, nur bei der vierten gab es eine unerwünschte Karambolage: der Korb kam beim Aufstieg in eine etwas unsanfte Berührung mit einem der Fabriksschornsteine, die den Hof der Gasanstalt von allen Seiten umrahmen. Dieses Vorkommnis gab die Veranlassung, einen anderen Aufstiegplatz zu suchen. Ohne allzu große Kosten konnte, dank dem Entgegenkommen der städtischen Wasser- und Lichtverwaltung sowie der Eisenbahnverwaltung, auf einem der letzteren gehörigen Platze eine Füllanlage eingerichtet werden, die es ermöglicht, den Ballon in 25 Minuten zu füllen.

Die Fahrten wurden zumeist von den eifrigen Führern Hauptmann von Rappard, Hauptmann von Abercron und Leutnant Davids geleitet. Bei den Fahrten wurden im ganzen 3462 *km* in der Luftlinie zurückgelegt. Das gibt als durchschnittliche Fahrtlänge 182 *km*. Die weiteste Fahrt war die vom 13. Juli; bei derselben wurden 435 *km* in 10 Stunden 2 Minuten zurückgelegt.

Seit April hat sich der Verein regelmäßig an den internationalen Luftschifferfahrten (Simultanfahrten) beteiligt. Zunächst von April bis Juli durch Auflassen von Assmann-Ballons, von August an durch bemannte Ballons. Nur im September konnte keine Fahrt stattfinden.

Vereinsversammlungen fanden statt am 4. Februar, 2. März, 30. März, 4. Mai, 25. Mai, 29. Juni, 3. August, 28. September, 2. November und 28. Dezember. Die ersten Sitzungen wurden durch geschäftliche Verhandlungen, wie Beratung der Satzungen, Anschaffung eines eigenen Ballons etc., ausgefüllt. Aber gleich von Anfang an trug der Vorstand dafür Sorge, daß das Interesse der Mitglieder durch kleinere, allgemein verständlich gehaltene Vorträge geweckt und wach gehalten wurde. Aus der Reihe der Vorträge seien besonders erwähnt: Dr. Bamler: »Über die Praxis des Ballonfahrens«, »Über die neuesten Fortschritte auf dem Gebiete der lenkbaren Luftschiffe und der wissenschaftlichen Luftschiffahrt«, »Ein Tag in dem Leben des Aéro-Club de France« und »Bericht über die neue Auflage des Taschenbuches von Major Moedebeck«; Oberlehrer Dr. Spiess: »Bericht über das erste Jahrbuch des Deutschen Luftschiffer-Verbandes« und »Ein Ausflug nach dem Militär-Luftschiffertrupp Köln«. Bei den Vereinsversammlungen waren auch stets eine Anzahl von Damen anwesend. Von den 14 weiblichen Mitgliedern des Vereins haben sich bisher drei an Fahrten beteiligt.

Am 5. Dezember 1903 feierte der Verein sein erstes Stiftungsfest, welches außerordentlich animiert verlief.

Für das Geschäftsjahr 1904 ist der Vorstand des Niederrheinischen Vereins wie folgt zusammengesetzt: 1. Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Lentze; 2. Vorsitzender: Kommerzienrat Albert Molineux; Schriftführer: Heinrich Overbeck; Stellvertreter: Oberlehrer Dr. Spiess; Schatzmeister: Hugo Eckert; Stellvertreter: Hugo Toelle; Vorsitzender des Fahrtenausschusses: Oberlehrer Dr. Bamler; Stellvertreter: Oberlehrer Fenner; Stellvertreter für Düsseldorf und Krefeld: Hauptmann von Abercron; Stellvertreter für Köln: Hauptmann von Rappard; Bibliothekar: Dr. Norkus.«

NOTIZEN.

SANTOS-DUMONT kam auf dem Dampfer »Savoye« am 18. Juni mit seinem Luftschiff »Nr. VII« in New-York an. Er setzte seine Reise nach Saint-Louis bald fort. Santos-Dumont glaubt alle drei vorgeschriebenen Flüge innerhalb einer Woche ausführen zu können und möchte am 4. Juli anfangen.

DIE »SOCIÉTÉ FRANÇAISE de Navigation Aérienne« hielt am 23. Juni ihre Monatsversammlung mit folgender Tagesordnung ab: 1. Verlesung des Protokolls der letzten Sitzung; 2. Verlesung des Einlaufes; 3. M. Wilfrid de Fonvielle: Mitteilungen über den Kongreß von St. Petersburg und Ernennung eines Delegierten; 4. M. Dumoutet: Meteorologische Mitteilungen über den abgelaufenen Monat; 5. Vorlage eines »thermomètre instantané«; 6. Himmelsstudium durch Photographie; 7. Erläuterungen zur Barometerablesung.

IN ROM hat am 16. Juni der erste Vereinsballon der »Società Aeronautica Italiana« seine Lufttaufe empfangen. Die Königin Marguerita selbst war Taufpatin. Bei der Zeremonie wurde eine sinnige Neuerung eingeführt; es wurde nämlich die Taufe nicht mit Champagner, sondern mit flüssiger Luft vorgenommen. In der Gondel nahmen die Herren Oberstleutnant Borgetti, Leutnant Cianetti, Herzog de Gallese und Filippo de Filippi Platz. Die Königin wünschte dem entschwebenden »Fides« — dies der Name des Ballons — glückliche Reise. Der »Fides« landete nach fünfstündiger Fahrt in der Nähe von Giottaferrata.

AUF EINER STRICKLEITER hat kürzlich ein Berufsaeronaut einen Ballonaufstieg gemacht. Darüber berichtete der »Artist«: »Ein Mißstand, der sich bis jetzt stets bei der Füllung von Luftballons im Restaurant Schützenhof in Braunschweig bemerkbar gemacht hat und der auf zu geringen Gasdruck zurückgeführt wird, zwang auch am 29. v. M. das Aëronautenpaar Miß Elvire und Capt. Wilson, das Programm zu ändern. Trotzdem die Füllung des Ballons von mittags 12 Uhr bis abends 8 Uhr unausgesetzt betrieben wurde, war dieselbe so unzureichend, daß von der Mitnahme des Tandems abgesehen werden mußte und Capt. Wilson nur allein, auf einer Strickleiter stehend, fahren konnte. Der Aufstieg und die etwa eine Stunde später in der Nähe von Braunschweig vorgenommene Landung gingen übrigens glatt vor sich.«

DIE WETTERPROGNOSEN der Wiener Zentralanstalt für Meteorologie, deren Bedeutung man im Publikum trotz den billigen Witzen über die Unsicherheit der Wettervorhersagungen bereits würdigen gelernt hat, werden mit dem 15. Juni an allen österreichischen Telegraphenämtern ausgehängt. Es zeigt sich bereits, daß diese recht praktische Neuerung in allen Kreisen, besonders aber bei den Landwirten und Bauern und überhaupt bei jenen, deren Tätigkeit oder Geschäft im innigen Zusammenhange mit dem Wetter steht, mit lebhafter Befriedigung aufgenommen wird. Um 2 Uhr nachmittags wird von der Meteorologischen Zentralanstalt an sämtliche Telegraphenämter des Reiches der Bericht über die zu erwartende Wetterkonstellation ausgegeben, und im Laufe des Nachmittags kann man an allen Orten über die Prognose unterrichtet sein. Zu diesem Zwecke wurde das Reich in acht Wetterbezirke geteilt und durch eine Chiffreschrift, für deren Lösung der Schlüssel jedem Telegramm beigegeben ist, wird der Bericht, aus dem man, je nach dem Orte, den zutreffenden Wetterbezirk herausfinden muß, bekanntgegeben. Der Direktor der Meteorologischen Zentralanstalt, Hofrat Professor Dr. J. M. Pernter, hat zum Verständnis der Wetterprognosen eine sehr lehrreiche Broschüre verfaßt, die den Titel führt »Die tägliche telegraphische Wetterprognose in Österreich«. An den Wetterprognosen selbst ist eine Erweiterung zu bemerken, die lebhaft zu begrüßen ist. Während nämlich früher in der Vorhersage nur kurz die allgemeine Wetterlage, die Wolkenbildung und die Niederschläge angegeben wurden, findet man jetzt auch Voraussagen über Winde und deren Charakter; diese Angaben, die schon vor 20 Jahren in den Prognosen üblich waren, dann aber wieder abgekommen sind, haben natürlich speziell für die Aeronauten großen Wert.

IN PALAVAS-LES-FLOTS beginnen jetzt die Experimente mit dem Ballon »Méditerranéen II.« des Grafen Henry de La Vaulx. Man kennt den Rahmen, in welchen sich diese Versuche bis jetzt bewegt haben. Graf de La Vaulx ist bestrebt gewesen, den durch Stabilisationsapparate an das Wasser gefesselten Ballon möglichst lenkbar zu machen. Zu diesem Zwecke wurden von dem Ingenieur Hervé gebaute Deviatoren (à maxima und à minima) verwendet, und in neuerer Zeit wurden zu demselben Zwecke Luftschrauben gebaut. Die Deviatoren erwiesen sich als wirksam genug, um den Ballon von der Windrichtung eine wesentliche Ablenkung zu erteilen. Was die Luftschrauben betrifft, sind die Versuche noch nicht so weit vorgeschritten, daß schon praktische maßgebende Resultate vorliegen würden. Neuestens hat nun Graf de La Vaulx im Sinne, nicht mehr auf das »abhängige Gleichgewicht« sich zu beschränken, sondern die Erlangung des »équilibre indépendant« anzustreben. Der Ballon soll aber nicht mehr auf die Stabilisatoren angewiesen sein, um im vertikalen Gleichgewicht erhalten zu werden, sondern dieses letztere soll unabhängig von der Meeresoberfläche erreicht werden. Diesem Zwecke werden mehrere Vorrichtungen dienen, und zwar erstens eine Schraube, die man, wie an dieser Stelle schon beschrieben wurde, von der Gondel aus nach allen Richtungen hin (also auch auf- und abwärts) wirken lassen kann, zweitens ein Ballonnet, das nach Bedarf mit erhitzter oder gekühlter Luft aufgeblasen wird. Die Verwendung verschieden temperierter Luft zu diesem Zwecke ist neu, wenn auch das Prinzip nichts Neues hat. Die Mitarbeiter, beziehungsweise Begleiter des Grafen de La Vaulx auf den jetzt beginnenden Versuchsfahrten sind die Herren Henri Hervé, Vonwiller, Duhanot und Laignier. Ob die Expeditionen wieder von einem durch die Regierung zur Verfügung gestellten Kriegsschiff begleitet werden, ist noch nicht ausgemacht, auf alle Fälle wird eine Jacht, die »Dame Blanche«, von Rodolphe Foulquier zum Begleitdienste zur Stelle sein.

EINE SCHÖNE BALLONVERFOLGUNG wurde am 16. Juni unter den Auspizien des Blattes »Figaro« vom Pariser Aéro-Club veranstaltet, und zwar nach folgendem Reglement: Es wird zuerst ein hors concours stehender Ballon — das »Cochonnet« — abgelassen als Jagdobjekt für die ihn verfolgenden Ballons. Das »Cochonnet« muß, sei es innerhalb einer gewissen Zeit, sei es innerhalb einer bestimmten Zone landen. Sechs Ballons, die nach dem »Cochonnet« aufsteigen, haben die Aufgabe, diesem möglichst nahe zu landen; derjenige Konkurrent, welcher die Aufgabe am besten löst, erhält einen vom »Figaro« gestifteten Kunstgegenstand im Werte von 1000 Franken, der zweite einen solchen von 500 Franken. Die Ballons selbst werden wieder durch Automobile verfolgt. Jeder Ballonführer bekommt auch ein versiegeltes Paket mit auf die Fahrt, welches ein Andenken vom »Figaro« enthält. Wird der Aeronaut bei der Landung von einem Automobilisten abgefangen, so muß er das Erinnerungszeichen diesem übergeben. Der Aeronaut gilt als abgefaßt, wenn der verfolgende Automobilist auf dem Landungsplatz eintrifft, bevor der Aeronaut die Gondel zehn Meter weit von der Hülle entfernt hat. Der Wettbewerb ist nur den Führern des Klubs, beziehungsweise den Mitgliedern offen, welche Automobile besitzen. Nachdem die Veranstaltung einmal hat verschoben werden müssen, fand sie am 16. Juni statt. Es war ein reich besuchtes, animiertes, buntes, sportliches Fest. Um 4 Uhr 31 Minuten stieg als »Cochonnet« der Ballon »Bengali« (430 m^3) auf, geführt vom Grafen de La Vaulx, mit der Direktive, innerhalb der Entfernung von 30—45 *km* zu landen. In Zwischenräumen von zwei Minuten wurden dann abgelassen: »Moriciana« (700 m^3) geführt vom Grafen Contades; »l'Espoir« (980 m^3) geführt vom Grafen d'Oultremont; »L'Oubli« (1000 m^3) geführt von André Legrand; »L'Eden« (800 m^3), geführt von Georges Dubois; »l'Aéro-Club IV« (530 m^3), geführt von G. Le Brun, und »l'Esterel«

(430 m^3), geführt von Barbotte. Trotz dem frischen Winde (10 *m* pro Sekunde), der nach einer kurzen in prächtiges Wetter übergehenden Gewitterdrohung wehte, ging das Abwiegen und Aufsteigen der Ballons unter Mallets Leitung außerordentlich prompt vor sich. Das »Cochonnet« nahm seine Richtung nach Nordnordost. Die beiden Ballons »Moriciana« und »l'Espoir« zogen ziemlich niedrig und wichen von der Richtung des ersten Ballons ein wenig links ab; die übrigen hielten dagegen anfänglich alle den richtigen Kurs ein. Die Automobilisten, von denen sich elf, und zwar die Herren E. Giraud, Graf Brunetta d'Usseaux, Guffroy, Prinz Radziwill, Bordé, Plassard, Baron Lepic, de La Preugne, Graf Urruela, Lionel Marie und der Marquis von Clermont-Tonnerre gemeldet hatten, waren größtenteils schon vorausgefahren, um Terrain zu gewinnen. In Anbetracht des beträchtlichen Windes sowie der Wolkenbänke, die die Ballons oft den Blicken entzogen, mußten sich die Chauffeurs von vornherein im klaren sein, daß ihre Aufgabe keine leichte war. In der Tat gelang es auch nur den wenigsten, rechtzeitig auf einem der Landungsplätze einzutreffen. Das »Cochonnet« landete um 6 Uhr in der Gemeinde von Saint-Mard, 40 *km* von Paris. Ihm am nächsten, nämlich in einer Entfernung von $2^1/_2$ *km* kam der »Esterel« zur Erde. Auch der »Aero-Club IV.« landete nicht weit vom Führballon. Der Führer des »Esterel« wurde durch den Automobilisten Grafen G. Brunetta d'Usseaux, derjenige des »Moriciana« von Giraud gefangen. — Am 20. Juni hielt die sportliche Kommission des »Aero-Club« eine Sitzung ab, um die Zuerkennung der Preise vorzunehmen. Kommandant Renard als Referent über den aeronautischen und Horace Huet als solcher für den automobilistischen Teil der Veranstaltung erstatteten vor der Versammlung den offiziellen Bericht. Der erste Preis wurde dem Führer des »Esterel«, Herrn Barbotte, der zweite demjenigen des »Aéro-Club IV.«, Herrn Le Brun, zugesprochen. Vor dieser Entscheidung wurde noch die Klassifikation der Bewerber des Balsan-Preises vorgenommen. Auch hier ist M. Barbotte der erste Preis zugesprochen worden.

JEDEN MITTWOCH abends nach 8 Uhr ist eine Anzahl Herren vom Ausschusse des Wiener Aero Klubs im Hotel »Imperial« zu einer zwanglosen Zusammenkunft anwesend, bei welcher auch stets die übrigen Mitglieder, welche dazu erscheinen, herzlichst willkommen sind. Ganz besonders sind hiezu solche Herren Mitglieder eingeladen, welche in nächster Zeit an einer Fahrt teilnehmen wollen.

ZUSCHRIFTEN.

Reinickendorf, W., 20. Juni 1904.

An die Redaktion der »Allgemeinen Sport-Zeitung« in Wien.

In der letzten Nummer der »Allgemeinen Sport-Zeitung« findet sich in der Besprechung unserer Publikation die Notiz, daß meine »Meteor«-Fahrt die höchste Alleinfahrt ist. Ich gestatte mir zu bemerken, daß am 4. Dezember 1894 Berson mit dem 2600 m^3 großen »Phönix« 9155 *m*, am 24. März 1899 Süring mit einem 1300 m^3 großen »Vereinsballon« 7955 *m* erreicht haben. Alle unsere Höhen sind übrigens mit dem Quecksilberbarometer gemessen und durch einen Barographen bestätigt.

Hochachtungsvoll *Dr. H. Elias.*

JAGD.

EINE GROSSE KRÄHENJAGD fand im Grabauer Gehölz bei Oldesloe statt, an welcher 15 Herren teilnahmen. Erlegt wurden 1200 dieser Schwarzröcke. Jagdkönig wurde L. Grude, der 108 Stück erlegte.

IN BRAUNWALD, Revierverwaltung Eisenhüttel, wurde nach einer Mitteilung des Forstamtes Szent-Elek am 2. Juni ein Kuttengeier, vultur monachus, 1 *m* lang und 2·72 *m* Flugweite, und am 3. Juni ein Gänsegeier, vultur fulvus, 98 *cm* lang und 2·70 *m* Flugweite, erlegt.

EIN KLUB der Weidmänner in Wien wurde vor kurzem gegründet. Derselbe hat den Zweck, unter seinen Mitgliedern weidgerechte Jagdausübung zu pflegen, die Geselligkeit durch Veranstaltung von Jagdausflügen, Diskussionsabenden und Unterhaltungen zu fördern sowie durch obligatorische Versicherung gegen Unfall oder Haftpflicht seinen Mitgliedern in Rechtsfällen die größtmögliche Unterstützung angedeihen zu lassen. Klubheim ist das Etablissement Hannabräu.

DIE GEWEIHAUSSTELLUNG, welche kürzlich in Berlin veranstaltet wurde, zierte unter anderen prächtigen Stücken auch der mächtige Kopfschmuck des im März 1898 von Kaiser Wilhelm II. in Rominten erlegten Vierundvierzigenders, des stärksten Hirsches, der seit einem vor 300 Jahren bei Fürstenwalde in der Mark geschossenen Sechsundsechzigender zur Strecke gebracht wurde. Es hat seinen Platz in dem vom Kaiser benützten Speisezimmer des Berliner Schlosses. Das Geweih mißt von der einen bis zur anderen äußersten Sprosse nicht weniger als 113 *cm*, die Länge der linken Stange beträgt 74 *cm*, die der rechten 76 *cm*.

DIE TEILNAHME des männlichen Fuchses an der Pflege der Jungen ist bisher noch immer eine strittige Frage. Während Paul Kummer die Ansicht verteidigt, daß bei demselben kein elterlicher Sinn vorhanden sei, stehen Diezel und erst jüngst wieder v. Ganzkorn auf entgegengesetztem Standpunkte. Die Annahme, daß der männliche Fuchs sich um seine Familie nicht kümmere, wird mit der Tatsache begründet, daß beim Fuchsgraben meistens nur die Fähe im Bau gefunden wird, der Rüde aber nur äußerst selten. Diezel weist darauf hin, daß die Jungen, die etwa vierzehn Tage gesäugt werden, dann aber mit Fraß versehen werden müssen, so viel Nahrung benötigen, daß es der Fähe selbst bei dem sorgsamsten Fleiße nicht gelingen würde, genügend Nahrung aufzubringen, daß es ihr aber auch nicht möglich ist, die Speisekammer so gefüllt zu erhalten, wie sie häufig vorgefunden wird. Daß der Rüde so selten im Baue angetroffen wird, schreibt er eben nur dem Umstande zu, daß er unablässig auf Raubzügen begriffen ist.

ÜBER DIE BEDEUTUNG der Jagd und Fischerei als Gegenstände des Sportes haben schon öfters Meinungsaustausche stattgefunden. Man gibt zu, daß die Jagd in sportlicher Hinsicht höher zu stellen sei als die Fischerei, obwohl ein bekannter Forstmann seinerzeit erklärte, daß ein geschickter Fischer höher rangiere als derjenige, welcher sich Jäger nennt, weil er gerade schießen kann. Von der volkswirtschaftlichen Seite betrachtet, lehrt uns aber diese Wirtschaft in rechnender Weise, daß die Fischerei der Jagd bedeutend überlegen sei. In der Tat muß das Wild seinen Hauptvertretern nach zu den Kultur- und Bestandsverderbern gerechnet werden, während sich die Fische mit einer bestimmten Kategorie sonst ertragsloser Flächen begnügen. Fische kann es in den Strömen und Flüssen gar nicht zu viel geben, woraus folgt, daß der Ertrag aus der Fischerei überall und unter allen Umständen einen positiven Wert behält und seine Höhengrenze erst dann erreicht, wenn in unseren Strömen und Flüssen und anderen Gewässern so viel Fische vorhanden sind, als die Nahrung für dieselben ausreicht.

DIE JUNGENPFLEGE bei den Rebhühnern ist eine äußerst innige und sorgsame. Das Nest ist entweder auf flachem Boden oder in einer kleinen Vertiefung ganz kunstlos bereitet; die eine Henne legt dasselbe mitten im Getreide- oder Kleefelde an, die andere sucht Wiesen auf, eine dritte Gestrüpp und Raine. Das Weibchen legt zehn bis zwanzig Eier; wird das Nest zerstört, so schickt es sich zum sogenannten Notgelege an, welches selten mehr als neun bis zwölf Eier enthält. Nach einundzwanzigtägiger Bebrütung fallen die Jungen aus. Die ersten vierzehn Tage nach dem Ausfallen sind für den Hühnerstand von größter Bedeutung. Die Jungen ernähren sich zu dieser Zeit von allerlei Insektenkost und kleinen Würmern. Ist diese Zeit warm und schön, dann ist ein reicher Hühnerstand zu erwarten. Anders, wenn anhaltendes Regenwetter eintritt, dann kümmern die Jungen vor Kälte und Mangel an Nahrung. Hahn und Henne teilen sich in die Jungenpflege. Der Hahn übernimmt die Führung, weshalb dessen Verlust für den Bestand der Kette von größter Bedeutung ist. Listig führt der Hahn den Hund oder einen anderen Feind irre und bringt ihn von der Kette ab. In der Morgendämmerung sowie am Abend werden die auf der Weide zerstreuten Jungen von den Alten gesammelt. Bei Einbruch der Nacht bereiten sie sich gemeinsam ein Lager und drücken sich in diesem, nachdem eine Wache ausgesetzt ist, kreisförmig, Kopf gegen Kopf gerichtet, zusammen. Am Morgen gehen sie auf die Weide, stauben, wenn die Trockenheit des Bodens es gestattet, und bleiben dann tagsüber fest liegen. Diese Jungenpflege wird jedoch oft durch die Kämpfe, hervorgerufen durch das Mißverhältnis unter den Geschlechtern, welche nicht allein zur Paarungszeit, sondern auch noch in der ersten Zeit der Jungenpflege stattfinden, gestört.

FÜR DIE FÄRBUNG des Gehörnes des Rehbockes spielen in der Fachliteratur verschiedene Umstände eine hervorragende Rolle. Nach einer bereits uralten Ansicht erhält das Gehörn seine Farbe beim Fegen durch die Baumrinde. Rothe in Görlitz hat nun in der »Deutschen Jägerzeitung« die Frage betreffs der Färbung des Gehörns einer eingehenden Erörterung unterzogen und kommt damit zu dem Schlusse, daß die Baumrinde zwar nicht ganz außer Betracht bleibt, aber doch eine ganz untergeordnete Rolle spielt. Er entfernte nämlich von ganz reifen Gehörnen den Bast und färbte die Stangen mit einem intensiven Dekokt aus Eichen- und Ellernrinde von kastanienbrauner Farbe, dem er übrigens durch Zugabe von Nußbaumtrieben einen tiefdunklen Charakter verlieh. Wenn man nun bedenkt, daß den Böcken ein so intensiv wirkender Farbstoff in der Baumrinde nie zur Verfügung steht, eine wiederholte Beizung des Gehörnes mit der früher genannten, von Rothe bereiteten Flüssigkeit aber kaum eine braune Färbung der Stangen bewirkte, so ist es leicht begreiflich, daß der Baumrinde nicht die Hauptrolle an der Gehörnfärbung zufällt. Auch mit Beispielen aus der Praxis wird diese Ansicht belegt. Er fand nämlich in einem Reviere mit vorzüglicher Äsung und starkem Rehstande, in dem sich nur Eichen und Ellern zu fegen boten, bei den Sechserböcken von annähernd gleichem Alter Gehörne von dreierlei Färbung, fast ebenholzschwarz oder dunkelbraun oder dunkelgelb, woraus er eben schließt, daß die Verschiedenheit der Gehörnfarben individuell, jedenfalls auch erblich ist. Dazu kommt noch die Beobachtung, daß die innere Seite der Stangen, welche doch am häufigsten mit der Baumrinde in Berührung kommt, gewöhnlich oder mindestens oft weniger intensiv gefärbt ist als die Außenseite, woraus eben hervorgeht, daß die Baumrinde kaum das färbende Element ist. Er stellt schließlich die Hypothese auf, daß der Bock sein Gehörn selbst färbt; ein durch besondere Organe (Drüsen) erzeugtes Farbemittel steige nach dem Fegen in den porösen Stangen auf und werde in den Zellen der Außenwände der Stangen abgelagert; ob dieses Pigment fertig in das Gehörn eintrete oder durch den Einfluß des Lichtes noch umgearbeitet werde, bevor es sichtbar sei, müßte erst ermittelt werden; auch könnte wohl der Anreiz zur Bildung dieser Sekretion vom Einwirken des Lichtes auf die Drüsen ausgehen. Er begründet diese seine These aber mit der Analogie in der Natur. Diese Theorie Rothes wird gewiß nicht unwidersprochen bleiben. Die Kontroversen, die dieser Publikation folgen werden, werden geeignet sein, wieder einiges Licht zu bringen in eine der vielen strittigen Fragen.

SCHIESSEN.

IN BALATONFÜRED findet das Sommer-Preisschießen des »Ungarischen Landes-Taubenschießvereines« am 7. und 8. Juli statt. Die Konkurrenzen sind am ersten Tage der Balatonfüreder Preis (300 K dem Ersten, 100 K dem Zweiten, neun Tauben auf 27 *m*, Einsatz 30 K), am zweiten Tage der Siófoker Preis (Handicap, die gleichen Preise, sieben Tauben, Einsatz 30 K). Nichtmitglieder, die an den Taubenpreisschießen teilnehmen wollen, können sich an den Tagen der Schießen — protegiert von zwei Mitgliedern — behufs Aufnahme an Ort und Stelle melden. Für Patronen sorgt der Verein nicht. Jenen Herren, welche an den Taubenpreisschießen teilnehmen wollen, erteilt Sekretär Gyapai bereitwilligst jedwede Auskunft.

ZWINGER.

HUNDEAUSSTELLUNG IN EGER.

Die VI. allgemeine Hundeausstellung in Eger, veranstaltet vom St. Hubertus-Kurzhaar-Vereine (Sitz in Saaz) unter dem Protektorate des Vereinsschirmherrn Max Egon Furst zu Furstenberg, fand in den Tagen des 11. und 12. Juni 1904 statt. Es war eine hubsche kleine, durch das prächtige Wetter hervorragend begünstigte Ausstellung. Es waren angemeldet 186 Hunde, und zwar 114 Jagdhunde und 72 Luxushunde. Die bestvertretene Rasse war die der kurzhaarigen deutschen Vorstehhunde, 67 an der Zahl, gerichtet von einem Dreirichterkollegium, Adler-Schwarzkostelec, Bradaczek-Eger und Hülsmann-Altenbach. Es war ein ausgezeichnetes, durchwegs gut ausgeglichenes Material.

In der offenen Klasse der braunen Rüden war *Flott Poruba Kammerburg* (Besitzer Fuchs-Kammerburg) Erster und erhielt die goldene Hubertus-Medaille. Zweiter war *Marco Morawes* (Besitzer Meixner-Morawes), Dritter *Hock Liebenstein* des Grafen Benno Zedtwitz. Unter den Neulingen nahm *Marco Morawes* den ersten, *Hock Liebenstein* den zweiten Platz ein, Dritter wurde Heintschels *Flott Iser*. In der begrenzten Klasse war *Hock Liebenstein* Erster, Dr Lauterers *Lord von der Mieswarte* Zweiter und *Treff von Heiligenkreuz* (Besitzer Reinl-Eger) Dritter. Unter den braunen Hündinnen erhielt *Wanda Wolfstein Kammerburg* den ersten Preis: den zweiten gewann *Flora von Wolfstein Hubertus* (Besitzer Reissenauer-Rothau), den dritten *Perle Wittelsbach* (Besitzer Lichtinger-Buchenbach). In der Jugend-, Neulings- und begrenzten Klasse vergaben die Richter keinen ersten und zweiten Preis. Die Dunkeltiger waren am zahlreichsten vertreten, namlich 35. In offener Klasse der Rüden war Erster *Reckl Iser* (Besitzer Felix Heintschel), Zweiter *Mentor Mostau* (Besitzer Dannenberg-Schloß Mostau), Dritter *Wolf Morawes* (Besitzer Meixner-Morawes). Letzterer erhielt in der Neulingsklasse den ersten Preis. In der begrenzten Klasse war *Reckl Iser* Erster, *Ment r Mostau* Zweiter, *Marco von Wolfstein* Dritter.

Unter den Hündinnen gewann *Erra Bergstein Adler* (Besitzer Adler-Schwarzkostelec) die ersten Preise in der offenen, Neulings- und begrenzten Klasse, den zweiten in der offenen Klasse erhielt *Gudrun Diana* (Besitzer Zuleger-Tscheraditz), den dritten *Erra Weberschan* (Besitzer Trautzl-Weberschan).

Unter den Hellbrauntigern, die bedeutend geringer an Zahl vertreten waren, war von Rüden *Greif von Heiligenkreuz* (Besitzer Reinl-Heiligenkreuz) Erster in der offenen und Neulingsklasse. Zweiten Preis in der offenen Klasse erhielt *Wotan Morawes* (Besitzer Berthold-Münitz), dritten *Treff Poruba*. Forstmeister Franz Sommer in Poruba wurde der vom Grafen Zedtwitz gespendete Züchterpreis zugesprochen An Hellbrauntigerhündinnen konnte nur dritter Preis vergeben werden. Diesen erhielt in der offenen und Neulingsklasse *Loja Hubertus* (Besitzer Klug in Theusing). *Cora von der Fluth* (Besitzer Ott-Eger) war unter den weißen mit braunen Platten Erste in offener und Neulingsklasse und erhielt die silberne Hubertus-Medaille. *Linda von Wolfstein* (Besitzer Flach-Komotau) erwarb sich mit dem zweiten Preis in der offenen Klasse [illegible] Medaille des Hundezucht-Vereines. In den Siegerklassen siegten *Flott Poruba Kammerburg* und *Wanda Wolfstein Kammerburg*.

Langhaar und Stichelhaar — ersteres in zwei, letzteres in vier Exemplaren — waren in wenig befriedigender Qualitat. Unter den Dachsbracken waren Erste *Seppl* (Besitzer Dölling-Markneukirchen) und *Hexe vom Authal* (Besitzer Holaubek-Göttersdorf), die übrigen Preise fielen auf die bekannten Dachsbracken im Besitze Heintschels (Strahlhoschtitz): *Finder Iser*, *Troll Iser*, *Frigga Iser* und *Wicki Iser*. In der Siegerklasse (alle Farben) siegte *Hexe vom Authal*. Unter den schwarzen Dachshunden, die drei an Zahl da waren, war *Ewa Miroschau* (Zwinger Mitöschau) Erste, *Waldine von Rudolfsheim* (Besitzerin Fraulein Haas-Franzensbad) Zweite. *Hertha von Sternberg-Silvania* (Besitzer Kardatsch-Felsö-Szrnye) erhielt die Qualifikation des zweiten Preises. Von roten waren die beiden gemeldeten Rüden *Klaus Waidmannsfreud* (Zwinger Mitöschau) und *Figaro von der Waldandacht-Silvania* (Besitzer Kardasch-Felsö Szrnye) vollstandig gleichwertige erstklassige Hunde. Foxterriers waren 23, und zwar 11 glatthaarige und 12 drahthaarige erschienen. Unter den glatthaarigen siegten in offener Klasse *Champion Tell Nassovia von Ostmark* und *Ostmark Lieselott*; die zweiten Preise dieser Klasse fielen gleichfalls an den Zwinger Ostmark: *Artald Mal partus von Ostmark*, der auch ersten Preis in der Neulingsklasse gewann, und *Ostmark Okuli*. In der Jugendklasse erhielten erste Preise *Ostmark Rinaldo*, der auch Zweiter in der Neulingsklasse wurde, und *Ostmark Lieselott*. *Fritz* (Besitzer Jakubek-Wien) wurde Dritter in der offenen und Neulingsklasse. Unter den drahthaarigen Rüden erhielt in offener Klasse *Champion Marquis Posa von Ostmark-Mostau* (Besitzer Georg Haas Edler von Hasenfels-Mostau) den ersten, sein Zwingergenosse *Dorn Margaret Mostau* den dritten Preis, den zweiten holte sich *Giron von Franzensbad* (Besitzer Dr. Wolf-Franzensbad). In der Neulings- und Jugendklasse bekam *Tobby Mostau Schönbach* (Besitzer Graf Boos-Waldek) die ersten Preise. *Boby von Hauenstein* (Besitzer Graf Buquoy), ein *Marquis Posa*-Sohn, wurde Zweiter. Unter den drahthaarigen Hündinnen gewann *Reingdove Mostau* (Zwinger Mostau, Rapersche Zucht) den ersten Preis *Fiffi von Kaaden Hassenstein* konnte nur der dritte Preis zugesprochen werden. In der begrenzten Klasse war Erste *Atropos Mostau*, Zweite *Tita Moravia Mostau*, Dritte *Myrtle Mostau* — samtliche im Besitze Haas Edlen von Hasenfels'. In den Siegerklassen siegten *Tell Nassovia von Ostmark* und *Ostmark Lieselott*, *Marquis Posa von Ostmark Mostau* und *Reingdove Mostau*.

Von Luxushunden waren ausgestellt Bernhardiner 16, Neufundlander einer, deutsche Doggen fünf, Collies acht, deutsche Schaferhunde fünf, Pudel zwei, Airedale Terriers zwei, Bullterriers drei, deutsche rauhhaarige Pinscher sieben, Bulldoggs sechs, Zwergbulldoggs einer, Boxer drei. Es war durchwegs gutes Material. Unter den kurzhaarigen Bernhardinern siegte in der Siegerklasse Champion *Barry III*, der in der offenen Klasse Zweiter wurde hinter *Tristan Mansche* (Besitzer Maderer-Regensburg), welcher auch den ersten Preis in der begrenzten Klasse gewann; die kurzhaarige *Etta Muggenhof* (Besitzer Wegerer-Nürnberg) war Erste in der Sieger- und offenen Klasse und Zweite in der begrenzten Klasse. Unter den langhaarigen Rüden war *Othello von Hirslanden Mostau* Erster in Sieger- und offener Klasse, *Newa von Biel Mostau* Erster in der Neulingsklasse. In der Jugendklasse sah man das ausgezeichnete Material des Zwingers Mostau. Unter den Hundinnen siegte *Pierrette Muggenhof* (Besitzer Wegerle-Nürnberg) in Sieger- und offener Klasse. Von den Doggen erwarben die ersten Preise *Rex von Ordenheim* (Besitzer Friedlein-Nürnberg) und *Kora Ratisbona* (Besitzer Daschner-Regensburg), von den Collies *Champion Olveston Perfection*, *Champion Olveston Simplicity* und *Olveston Bopeep* (samtlich im Besitze des Zwingers Vöslau). Unter den Schaferhunden war erstklassig *Luna von Goldsteinthal* (Besitzer Herold-Klingenthal) und bester Neuling *Lord von Eutritzsch* (Besitzer Österreicher-Eger.)

Unter den Bullterriers siegte in der offenen, Sieger- und Paarklasse der Zwinger Vöslau mit *Champion Hexe von Gersthof*; bester Rude in der offenen und begrenzten Klasse war *Faust Althan* (Besitzerin Frau Scholtes-Wien). Unter den deutsch-rauhhaarigen Pinschern ragten *Nelly* (Besitzer Wettig-Traiskirchen) und *Stossl Tannhöf* (Zwinger Tannhof-Schwechat) besonders hervor. Bulldoggs waren durchwegs im Besitze Harmsens: *Sligo* und *Primadonna* als Erste, *Patriot* und *Fireworks* als Zweite.

NOTIZEN.

DER OSTERR. HUNDEZUCHT-VEREIN veranstaltet am 26. und 27. September eine Gebrauchssuche auf den Jagdrevieren des Herzogs von Ratibor in Grafenegg, Niederösterreich. Erster Preis ist der Jagdherrenpreis im Betrag von 1000 K, der zweite und dritte Preis wird vom veranstaltenden Verein dotiert.

IM TECKEL-KLUB haben die bekannten Teckelzüchter Dr. Steffens und Weltz einen Antrag eingebracht, daß Dachshunde 1. erst mit zwolf Monaten in das Stammbuch eingetragen werden sollen und 2. alle, auch solche, die von eingetragenen Eltern stammen, vor der Eintragung erst begutachtet oder pramiiert werden müssen. Mit diesem Antrage bezwecken die Antragsteller, ein Ubereinkommen in der Stammbuchfrage mit der Delegiertenkommission ebenso zu schaffen, wie es bereits andere Spezialklubs getan.

DER BEKANNTE DOGGENZWINGER vom Inn des Josef Wissnet in Simbach, dessen herrliches Zuchtmaterial wir auf der letzten Wiener Luxushundeausstellung sahen, hat aus dem hiesigen Zwinger von der Wartburg des Franz Schönpflug die kleine äußerst typische weiß- und schwarzgefleckte *Perle von der Wartburg* v. Tristan—Isolde von der Weser, welche im Vorjahre in Wien ersten Preis erhielt, erworben. *Perle* hat bereits eine Verbindung mit dem besten Gefleckten aus Perners Zwinger in Berlin, auf welchen Wissnet große Hoffnungen setzt, eingegangen.

DIE KURZHAARIGEN Vorstehhunde sind, wie auf den einzelnen Ausstellungen hervorgeht, zweifellos die beliebtesten In München waren 111 Stück angemeldet, nur 20 weniger als von allen anderen Vorstehhundrassen zusammengenommen; in Wien war das Verhältnis zwischen den kurzhaarigen und den übrigen Vorstehhunden sogar 54 : 32. Auf der Münchner Ausstellung sollte, wie Karl Brandt in seinen »Plaudereien von der Münchner Ausstellung« berichtet, festgestellt werden, welcher Prozentsatz der Vorstehhunde noch offene Augen hat. Diese Untersuchung und die entprechende Notierung war aber bei der großen Anzahl der Hunde schwer durchführbar. Der Richter Reichel erklärte jedoch, daß die Zahl der offenen Augen großer ware, als bisher angenommen worden sei. Der Beschaffenheit der Augen sollte endlich einmal ein großeres Augenmerk geschenkt werden, denn nur dem Umstand, daß bisher viel zu wenig Gewicht auf korrekte Augen gelegt wurde, sei es zuzuschreiben, daß die deutschen Vorstehhunde heute noch keine korrekten Augen haben.

IN BRAUNSCHWEIG fanden in der ersten Halfte des Mai zwei Hundeausstellungen statt, von denen die eine vom »Kynologischen Verein Braunschweig-Ölper, die zweite von dem dem D. C nicht angehörenden Braunschweiger Verein veranstaltet wurde. Wenn man diese Doppelausstellung in Rechnung zieht, so ist die Zahl der Anmeldungen — ungefahr 450 bei jeder — eine immerhin nennenswerte. Auf der D. C.-Ausstellung in Braunschweig wurde zum ersten Male das in voriger Nummer erwahnte neue Pramiierungssystem angewendet. In der großen Konkurrenzklasse für Kurzhaarrüden und -hündinnen aller Farben stand *Silve-Tondern* (Bes. Sach-Tondern) an der Spitze; zweiten Preis erhielt *Harro Tundern* (Bes. Meier-Tündern); dritten Preis und Pradikat »sehr gut« *Don Bensdorf* (Bes. Tünnermann-Schwaghof). Unter dem Kurzhaar war vorzüglich *Gesellmann a. d. Winkel* (Besitzer Eiserhardt-Egeln) und *Donna von Bremen* (Bes. Müller-Bremen). In der Siegerklasse erhielt der bekannte *Pascha Blitz* den zweiten Preis und das Pradikat »gut« (!). Stichelhaar war sehr gut vertreten. Die ersten Preise erhielten *Nimrod von Fallstein* und *Nova II. Blitz* — beide Zwingergenossen von *Pascha Blitz*.

DIE SOGENANNTEN INTERNATIONALEN Hundeausstellungen werden immer mehr zu provinzialen Ausstellungen. Man findet auf denselben zumeist in der Hauptsache eben nur das Material aus der nachsten Umgebung und eigentlich nur ganz vereinzelt Exemplare, die aus weiterer Entfernung zur Ausstellung kommen. Die Ausstellungen bieten daher zumeist nur ein Bild des Standes der Hundezucht aus der mehr oder minder eng begrenzten Gegend, aber nie oder nur in ganz besonders seltenen Fallen ein Bild der Hundezucht im allgemeinen. Wir zahlten in dem Terminkalender in einem Zeitraume von drei Monaten nicht weniger als 12 sogenannte internationale und 15 allgemeine Hundeausstellungen. Aus dieser übergroßen Zahl von Ausstellungen kann man wohl ermessen, daß bei der weitaus größeren Zahl derselben der internationale Charakter schwinden muß Unserer Ansicht nach — und dafur sollten sich einmal die Preisrichter einsetzen — sind rein provinziale Ausstellungen von größter Bedeutung für die Hundezucht des betreffenden Landes oder der betreffenden Provinz; diesen müßte aber der provinziale Charakter vollständig gewahrt bleiben. Neben diesen ware die Veranstaltung einiger großer, nennt man sie nun allgemeine oder internationale Ausstellungen notwendig, die in einer Hauptkonkurrenz das Gesamtbild der Zucht einer Rasse liefern wurden. Solange dies nicht geschieht, wird jede Ausstellung ein unvollstandiges Bild bieten. In der Zeit vom 25. Juni bis Ende Juli finden noch neun allgemeine oder internationale Ausstellungen statt: am 25. und 26 Juni in Hildesheim, Mannheim und Dessau, am 9. und 10. Juli in Apolda und Essen, am 16. und 17. Juli in Sollingen, am 23. und 24. Juli in Eisenach und am 31. Juli und 1. August in Augsburg und Kassel

FISCHEN.

VOM ANGELHAKEN.

Die ganze sportliche Fischerei dreht sich überwiegend um den Angelhaken, dessen Formen so gründlichst studiert sein sollten, daß Abweichungen in Gute und Varietat sich nur mehr in engeren Grenzen bewegen müßten. Doch ist dies nicht der Fall, vielmehr gibt es eine ganze Menge Angelhakenformen, so daß es dem Anfanger schwer fallt, einen guten Haken mit stark fangischer Stellung seiner Spitze aus einer solchen Sammlung herauszufinden. Die Beurteilung der Stellung eines Hakens erfordert einen hellen Blick und richtiges, praktisches Verstandnis, und so wird der Vorgeschrittene viel weniger als der Anfänger in Verlegenheit kommen, wenn er sich gute Haken auswahlen will.

Die Bedingnisse, die an einen guten fangischen Haken gestellt werden, sind nicht so zahlreich, als daß ihnen der Angelfabrikant nicht nachkommen konnte, es wird nur verlangt, daß der Haken aus bestem Stahl erzeugt und so gehärtet wird, daß er sich elastisch federt, also weder abbricht noch sich ausbiegt, wenn er mit einiger Gewalt gezerrt wird. Ferners hat die Hakenspitze fein ausgefeilt und mit einer schwachen Neigung zum Schenkel geradegestellt und der Hakenstiel nicht zu kurz zu sein. Damit wäre das Verlangen des Anglers nahezu erschopft und es kommt nur noch die Große des Angelhakens in Betracht, wie sie der Angler für seine speziellen Zwecke benötigt.

Unter der bereits erwahnten großen Anzahl von Hakensystemen gibt es wieder einzelne Haken, welche entweder zu spröd oder zu weich sind oder in der Konstruktion Fehler aufweisen, die aber alle an den Mann gebracht werden müssen, und so kann man sich eine Vorstellung davon machen, mit welch unzulänglichem Requisit da und dort noch gefischt wird, der unzureichenden Fertigkeit manchen Anglers im Fischen dabei gar nicht zu gedenken. Diese Umstände tragen nicht wenig dazu bei, daß unter der nicht großen Zahl der in unseren Fischwässern sich aufhaltenden fangreifen Fische ein ansehnlicher Prozentsatz an aus allerlei Ursachen von der Angel abgekommenen Exemplaren sich befindet, die fürderhin mit Erfolg zu befischen der wahre Sportangler die großte Mühe hat und raffinierte Fangweisen in Anwendung bringen muß, wenn er ihrer habhaft werden will.

Die besten Haken werden noch immer in England erzeugt und ist es dem kontinentalen Angelfabrikanten nicht recht möglich, den Englandern den Rang abzulaufen, insofern es die besseren und feineren Fabrikate betrifft. Leider kommt auch viel minderwertige Ware aus England zu uns herüber, welche von den kontinentalen Anglern nur dann zurückgewiesen werden konnte, wenn sich dieselben in ihrer Gesamtheit auf höhere Preise einlassen würden; in der Regel geht doch die Gute des Hakens mit dem Preise, und es ist ganz unverständlich, warum viele Angler hier zu keinen Konzessionen geneigt sind.

Unter den Hakenformen stehen die mit geradegestellter Spitze versehenen Limerik- und Pennelhaken bisher unübertroffen da, so daß ein Angler nicht fehl gehen kann, wenn er solche Haken, natürlich in bester Qualitat und feinst ausgeführt, begehrt.

Weitere gute Haken sind der Sneck bend und der Kendal round bend, welch letzterer von dem Grundangler gerne benutzt wird. Wenn wir noch Pennels Forellen- und Lachsfliegenhaken mit Ring erwahnen und den Perfekthaken, welcher durch seinen kurzen Stiel mehr zum Verschlucktwerden durch den Fisch bestimmt ist und dann Vorzügliches leistet, anführen, so ist die Serie e i n f a c h e r Haken, welche für den Angler in Betracht kommen, nahezu geschlossen.

Ein ganz seltsam konstruierter Haken, welcher so recht zeigt, wie ein Haken nicht gestellt zu sein hat, ist der von Leonrod. Der Bogen desselben ware nicht so schlecht, aber die auffallend nach außen gestellte Spitze laßt den Angler von dem Gedanken nicht loskommen, wie sich hier eigentlich der Fisch fangen soll. Geschieht so ein Fang dennoch, dann ist bei einem großeren Fisch mit vieler Sicherheit darauf zu wetten, daß derselbe den Widerhaken einfach abbricht. Nebst der Stellung der Spitze ist die Lange des Schenkels oder Stieles des Hakens für die Fangigkeit desselben von Vorteil, daher auf langere Schenkel ein größeres Augenmerk zu richten ist.

Die Haken werden nach ihrer Große in Nummern eingeteilt. Die englische Skala reicht von Nr. 1 auf Nr. 14, beziehungsweise Nr. 17, welche Nummer den kleinsten Haken repräsentiert, und von Nr. 0 auf Nr. 05 hinab, welche Nummer den größten Haken darstellt. Die Fabriken weichen in dieser Beziehung der Angelhakengrößen von einander ab, und so ist es schwierig, nach der angegebenen Nummer auch den gewünschten Haken zu erhalten, weshalb die Angabe der Breite des Hakens, welcher von der Spitze zum Stiel oder Schenkel gemessen wird, sich als zweckdienlicher erweist. Welche Breite des Hakens einer bestimmten Fischart entspricht, läßt sich schwer feststellen, obwohl es Autoren versucht haben, auch hiefür eine feste Norm aufzustellen, dabei wurde wenig in Berechnung gezogen, daß bei groß werdenden Fischen die Gewichtsdifferenz zwischen Jung- und Altfisch oft eine recht bedeutende ist, leichter war es, für kleinere und auch klein bleibende Fische die richtige Hakengröße zu bestimmen.

Nachdem allerlei Umstände stark dazu beitragen, daß die Fische in unseren heimischen Gewässern in ihrer Durchschnittsgröße eher zurückgehen als vorschreiten, und in früheren Zeiten die Angelhaken überdies fast immer zu groß genommen worden waren, so kann man in der Verwendung von Hakengrößen ziemlich herabgehen. Zu berücksichtigen ist, daß es Fischarten gibt, die den Koder kühn angehen, während andere ihn wieder gemütlich nehmen; doch spielt bei den beiden Vertretern derselben auch die jeweilige Anbißlust eine nicht unbedeutende Rolle.

Auf Huchen, Hechte, Seeforellen und Welse sind Angelbreiten von 10—20 *mm* empfehlenswert, Forellen, Aschen und Regenbogenforellen bedürfen Angelbreiten von 3—8 *mm*, Karpfen, Brachsen, Altl (Döbel), Schleien, Nerfling, Gängling, Schiede (Rapfen) wären mit Angeln in der Breite von 7—10 *mm* zu befischen, und sei hier gleich bemerkt, daß aus letzterer Serie von Fischarten Exemplare von nur $^{1}/_{2}$ *kg* Gewicht, wenn sie halbwegs anbißlustig sind, erwähnte Haken leicht verschlucken.

Auf Barben soll man Haken unter 8 *mm* Breite nicht nehmen, aber auch nicht auf zu große Haken hinaufgehen, Haken mit Breiten von 10—11 *mm* und aus starkerem Draht erzeugt, halten jede Barbe aus, wenn der Angler damit umzugehen versteht. Es fangen sich aber auch die meisten anderen Fische daran, welche gelegentlich des Barbenfanges den für diese Fischart ausgelegten Koder aufzunehmen versuchen.

Plötzen (Rotaugen), Rotfedern, Barsche, Hasel, Zöügel können mit Haken von 3—7 *mm* Breite befischt werden, der Barsch, welcher bei uns gar nicht groß wird und selten über 20 *cm* lang ist, ergreift und verschluckt zuweilen einen Haken, welcher seiner Große wegen gar nicht für ihn bestimmt und deshalb mit großerem Koder besteckt war. Nachdem aber der Barsch den Koder ohneweiters verschluckt, so werden größere Barsche auch auf die kleinsten und feinsten Haken ohne Unfall gefangen.

Alle anderen Klein- und Köderfische werden mit Haken von 3—4 *mm* Breite gefangen.

Die Doppelhaken sowie die dreifachen Haken (Drillinge) sollen auch kleiner genommen werden, als sie bisher in Verwendung waren.

Doppelhaken verwendet man hauptsachlich zum Anbringen der künstlichen Fliege, dann in von der normalen Form stark abweichender Stellung oder auch in gewöhnlicher Form als Schluckangel auf Hechte. Es gibt auch Einhangdrillinge, welche noch nicht gar lange Zeit im Handel vorkommen. Die Sneckband-Drillinge haben eine bestechende Form und auch die Kendal-Drillinge haben eine verführerische Stellung. Leider werden die Drillinge ihres höheren Preises wegen vielfach auch in billigeren Sorten hergestellt, um dem Kaufer in dieser Hinsicht entgegenkommen zu können, sie sind dann aus minderem Materiale erzeugt und in den Spitzen weniger sorgfaltig ausgeführt. Es ist ein grober Irrtum, solche Haken zu verwenden, mit der hier gar nicht entschuldbaren Begründung, daß drei Haken eher und besser fassen als einer.

Gerade beim Drilling muß starker, ja doppelt so stark angehauen werden, soll derselbe im Fischmaule gut fassen, es ist daher ein unausweisliches Vorbedingnis, daß die Drillinge in ihren Spitzen ganz sorgfaltig fein und sehr fangisch ausgearbeitet sind, um die Kalamitat des starkeren Anhauens entsprechend vermindern zu konnen, dazu ist der beste Stahl noch gut genug; also weg mit den billigen und daher auch roh gearbeiteten, fast wertlosen Drillingen.

Das Verzinnen der Haken ist nicht notwendig, zum Fischköder taugen weiße, blanke Haken am besten, zu anderem Koder meist bronzierte Haken, welche in jüngster Zeit auch beim Fischköder stark in Aufnahme kommen; schwarz lackierte Haken nimmt man zu dem entsprechenden Koder, namentlich bei einigen dunkel gefarbten Kunstfliegen. In den meisten Fallen, und zwar dort wo keine Ringhaken verwendet werden, ist der Bund noch immer die festeste und sicherste Verbindungsart des Hakens mit dem Vorfach. Hiemit ware das Wesentlichste über den Angelhaken, so weit es für den Anfanger in Betracht kommt, gesagt.

NOTIZEN.

DIE LANDUNG eines angehakten großeren Fisches wird in den Lehrbuchern über Angelsport meist recht einseitig beschrieben, überwiegend raten die Autoren solcher Publikationen an, daß man niemals die Angelschnur mit der Hand ergreifen und den Fisch so aus dem Wasser herausziehen solle. Der zu landende Fisch soll mittels der Gerte und gespannter Schnur nach Uberwindung seines Widerstandes so zum Ufer geführt werden, daß bei noch immer straff gehaltener Schnur derselbe entweder mit dem Gaff leicht eingehauen oder mit dem Unterfangnetz, eventuell auch mit der Hand, gehoben und in das Trockene gebracht werden kann. Entgegen diesem Vorgang habe ich alle meine bisher gefangenen großeren Fische ganz verschieden gelandet, jedenfalls aber den jeweiligen Umstanden dabei Rechnung getragen. Ich nehme unter gewissen Umstanden die Schnur in die Hand und halte dieselbe nur lose, um jederzeit bereit zu sein, dem allenfalls wieder aus seiner Ohnmacht erwachten und um sich schlagenden, gelegentlich auch flüchtig werdenden Fisch die Schnur geben zu können. Ist die Flucht eine weite, so nimmt man die nebenliegende Gerte wieder zur Hand, andernfalls zieht man den Fisch wieder heran, nachdem man sich auf die Knie niedergelassen hat, legt ihn an das Ufer und halt ihn gleich fest, dann wird in dessen Kiemen gegriffen und der Fisch vollends aus seinem Element gebracht; selbstverstandlich muß man einen geeigneten Platz wahlen, wo eine solche Landung anstandslos vor sich gehen kann. Die Führung mit der Gerte bis in das letzte Stadium der Landung ist nicht immer ratsam, weil manchmal die Spitze derselben vor dem Ergreifen des Fisches bedenklich pendelt und so der Haken aus dem Fischmaule lose werden kann.

ZWEI PARASITEN übertragen die Fische auf die Menschen, den bekannten breiten Bandwurm und den Katzenegel. Der Bandwurm kommt in Ostpreußen in der Nahe des kurischen Haff, dann in den baltischen Ländern sowie in der französischen Schweiz am haufigsten vor; er fehlt dagegen wieder in anderen großen Ländergebieten Die Fische sind die eigentliche Infektionsquelle, von dieser werden die Parasiten zunachst an alle fischfressenden Tiere übertragen, erst in weiterer Linie wird der Mensch davon heimgesucht. Hecht und Aalrute (Quappe) in den Ostseelandern besitzen massenhaft Finnen, aus welchen der breite Bandwurm entsteht. Vollstandiges Garkochen und anhaltendes starkes Durchbraten des Fisches töten die in demselben befindlichen Finnen. Nachdem die Fische rucksichtlich der Finnen keiner amtlichen Kontrolle unterliegen, auch niemals unterliegen können, so muß sich das Publikum selbst schützen und Fische in halbrohem Zustande nicht genießen. In den russischen Ostseeprovinzen wird im Frühjahre der Rogen des Hechtes zu gelbem Kaviar hergerichtet, welcher dort in großen Mengen genossen wird. Dieser Kaviar wimmelt geradezu von Finnen des breiten Bandwurmes. Ein zweiter Wurm ist der Katzenegel, welchen die fischfressenden Katzen erwerben; er besitzt einen weiten Verbreitungsbezirk in den europaischen Landern. Aus Sibirien wurden dagegen die ersten Falle des Vorkommens beim Menschen gemeldet, und zwar in einem ganz ungewöhnlich großen Prozentsatz bei untersuchten Leichen. Nun ist der Katzenegel auch schon in Ostpreußen beim Menschen aufgetreten, welches Vorkommnis für denselben eine keineswegs gleichgültige Sache ist, und es ware in dieser Hinsicht auch hier vor dem Genuß nicht genügend zubereiteter Fische zu warnen.

ZUR HEBUNG des Lachsbestandes im Rhein haben das Deutsche Reich, Holland und die Schweiz im Jahre 1885 einen Vertrag geschlossen, welcher bestimmt, daß im Rheinstrom vom Fall bei Schaffhausen abwarts bis einschließlich seiner Mündung in das Meer über die Halfte des Stromes hinaus keine Netze oder sonstige Fangmittel gespannt oder gestellt werden dürfen. Unter der Halfte des Stromes wird die gewöhnliche halbe Breite desselben in kürzester Linie bei niedrigem Wasserstande verstanden Die Hollander wissen aber die Bestimmung des Vertrages fein zu umgehen, indem sie die Netze durch Abweichungen von der geraden Linie ganz über den Rhein bringen, wodurch die Wanderfische des Meeres, namentlich die Lachse, nicht mehr in das Binnenland gelangen, sondern bei ihrem ersten Erscheinen im Strome sogleich weggefangen werden. Im deutschen Reichstage kam es deshalb zu Interpellationen und man will Beschwerden bei der niederlandischen Regierung anbringen, umsomehr, als die Hollander die Lachsfischerei im Strome im größten Maßstabe betreiben und mittels Dampfschiffen ungeheure Netze über denselben ziehen, so daß fast alle Lachse gefangen werden und auf den hollandischen Markt kommen. Das beste Mittel, den Hollandern das Handwerk zu legen, ware das Aufhören mit dem Einsetzen von Millionen Lachsen im deutschen Rhein, dadurch würde bei den heutigen Verhältnissen der Lachs im Rhein fast aussterben, es will aber niemand zu diesem Radikalmittel greifen, auch die Interessenten nicht, weil dadurch

das Kind mit dem Bade ausgeschüttet wurde; man will nur eine Einschränkung des holländischen Unfuges. Die Angelegenheit dürfte auf diplomatischem Wege durch energischere Vorstellungen bei der niederländischen Regierung geordnet werden, an und für sich hatten jedoch die Holländer alle Ursache, auf die Beobachtung des Vertrages mehr Gewicht zu legen, als es bisher der Fall war.

AUS DEM SKIZZENBUCH eines alten Wiener Anglers sei folgendes entnommen: »Fast alle Wochen gab's Ausflüge nach der Krieau, dem Heustadel- und Lusthauswasser auf Hechte, Schleien, Karpfen, Barsche und Krebse etc., es waren meine schönsten Stunden, welche ich vor Mitte der Sechzigerjahre dort unten verlebte. In den ersten Morgenstunden holten wir uns ab und dann ging's beladen mit Requisiten, Köder und Mundvorrat durch die Vorstädte nach dem Prater; damals hatte man im Prater noch keine Gasbeleuchtung und wenig Polizeisoldaten, häufig waren wir schon vor dem Morgengrauen in der Hauptallee, da lag auf vielen Bänken, unter Tischen und Sesseln in den Kaffeehäusern allerlei Gesindel in Masse. Wir eilten vorsichtig und sachte an all diesem gefährlichen Gelichter und auf alle mögliche Abenteuer gefaßt vorüber unserem Ziele entgegen. Kaum daß es zu grauen anfing, hatten wir schon unsere Hecht- und Schleienruten in Bereitschaft, die Wurfschnüre aufgelegt, Leber in die Krebsgarnsäcke befestigt und gerade zur rechten Zeit, als sich der Nebel ober dem Wasser zu zerteilen anfing, konnten wir es wagen, unsere Schwimmer möglichst zwischen den Wasserpflanzen auszulegen, die Wurfschnüre hinauszuschleudern, die Krebsgarne zu versenken und mit Zufriedenheit alle unsere Dispositionen beobachtend, erwarteten wir freudigen Herzens die Dinge, die da kommen sollten. Abgesehen von unserem Sport, war es an und für sich lohnend, damals in den ersten Morgenstunden den Prater in seiner Herrlichkeit sozusagen aufwachen zu sehen; da gab's Finken, Amseln, Waldtauben, Wildenten, Wasservögel aller Art, Schwarzblätteln, Rotkehlchen, Goldhähnchen, Eisvögel, Goldamseln, Grasmücken, Spötter und Nachtigallen in Menge und ein Gesang, Gezwitscher und Gesumme, daß einem das Herz im Leibe aufging in Wonne und Lust; Fasanen, Wildenten, Hasen, Rehe und Hirsche gab's damals noch in Fülle und wahrlich die Mühe des Frühaufstehens wurde hundertfach durch all diese Reize belohnt. Es weiß auch nur ein Angler gerade diese Frühstunden auszunützen; jede Minute läßt ihn hoffen, seine Bemühungen durch einen mehrpfündigen Schleien, Karpfen oder Hecht entschädigt zu sehen. Unsere Standplätze dehnten sich vom ersten Rondeau bis zum Lusthauswasser aus; in letzterem Donauarm gab es alle Arten Süßwasserfische. Weißfische, Brachsen, Altel, Züngel, Gänglinge, Barben, Barsche, Rotfedern, Rotaugen, große Karpfen, schöne Schleien und gewaltige Hechte. — Heute ist der Vogelsang in unserem Prater nahezu verstummt und waren die Fische stimmbegabt, so würden sie auch keinen Laut mehr von sich geben, die Sicherheit hat sich gehoben, der Prater hat aber viele seiner einstigen Reize verloren, er ist moderner, aber einförmiger geworden, dem alten Wiener gefällt er nicht mehr.«

DIE MEERESFORSCHUNGEN fördern immer interessantere Ergebnisse zutage. Der norwegische Forscher Dr. Hjort hielt darüber in der Berliner Gesellschaft für Erdkunde einen Vortrag, welcher nicht allein für die Geographen, sondern auch für die Fischer der Nordmeere von besonderem Interesse ist. Es muß schon jedem auch nur zum Vergnügen nach dem Nordlande Reisenden klar geworden sein, daß alle Hoffnungen der in den engen norwegischen Tälern lebenden Menschen auf das Meer gerichtet sind. Seit Menschengedenken bietet es der Bevölkerung die Existenz; einmal gesichert, ein andermal wieder ganz in Frage gestellt. Diese Schwankungen in den Erträgen, welche das Meer bietet, veranlaßte den Menschen, Einblick in dasselbe zu gewinnen versuchen, und so entstanden die wissenschaftlichen Expeditionen, welche in ihren Forschungen und Beobachtungen so reiche Ergebnisse hatten. Die Seetüchtigkeit des hiefür verwendeten Dampfers »Michael Sars« erlaubte es, daß ein weit größeres Gebiet, als es die Fischerei bisher benutzt hatte, durchforscht werden konnte. Mittels eines Wasserschöpfers samt Thermometer wurden über 3000 Proben aus allen Meeresschichten gemacht. Im Nordmeere findet sich ein zentraler Teil, der in 1000 bis 3000 *m* Tiefe den gleichen Salzgehalt von 34·93 pro Mille und die Temperatur von — 1·1 bis — 1·2 aufweist. In dieser gleichartigen Schicht herrscht naturgemäß nur geringe Bewegung, infolgedessen Mangel an Sauerstoff und Überfluß an Schwefelwasserstoff, daher kein Tierleben. Die besprochenen Tiefen werden von unterseeischen Barrièren eingeschlossen, außerhalb derselben herrscht aber ein reiches Tierleben, welches von den atlantischen und polaren Meeresströmungen beeinflußt ist. Im Winter ist der atlantische Strom viel kälter, weil er viel Wärme an die Luft abgeben muß, aber schon im April ändert sich die Situation, das Tierleben nimmt einen raschen Fortschritt und mit dem zunehmenden Plankton erscheinen die Wale und viele andere Fische sowie eine an Arten reiche Vogelwelt. Der Dorschfang nimmt seinen Anfang, seine Ausbeute schwankt aber so bedeutend — manchmal zwischen vielen Millionen — daß man die Lebensweise, Wanderungen und Aufenthalte der ökonomisch wichtigsten Fische durch systematische Erforschung des Meeres feststellen will, um lohnendere Bedingungen für die Fischerei zu finden. Der Expedition gelang es während der Zeit eines Monats auf zwei Bänken $1^1/_2$ Millionen Dorsche im Werte von 600.000 K zu erbeuten, und weiters wurde festgestellt, daß sich der Dorsch bis zu 240 Seemeilen von der Küste entferne. So ist man zum Schluß gekommen, daß die stark schwankenden Erträge der früheren Jahre bei der Küstenfischerei vorherrschend waren und die Hochseefischerei bei genauer Kenntnis der Wanderungen der Fische weniger mit solchen Eventualitäten zu rechnen habe, das bezeuge ihr Aufschwung, welcher in dem letzten Jahrzehnt eine Vermehrung um 1600 Segler und 120 Dampfer herbeiführte. Die reichen Erträge des letzten Unternehmens bedeuten für Norwegen vermehrte Kulturmittel, so sei die Schaffung von den 40 Dampfern der Stadt Aalesund der Energie des Dr. Hjort zu danken.

THEATER ETC.

AUS DER WOCHE.

Im Raimund-Theater spielten die Bauern am Samstag »'s Nullerl« von Morre. Die tüchtige Truppe wurde im ganzen auch dieser Aufgabe gerecht. Anna Dengg war in der schalkhaften Szene der Gabi ganz prächtig, Michael Dengg als Stoffel schlicht und kernig. Dem Null Aneri ist Georg Kundert allerdings nicht ganz gewachsen. Er gibt dem armen Hascher alle rührenden und komischen Züge, die in der Rolle stecken, aber was unter der Oberfläche liegt, worum es dem Dichter und Volksmann Morre wohl auch vor allem zu tun war, die Anklage gegen soziale Härten, läßt der bäuerische Darsteller nicht erkennen. Dazu war schon ein Schweighofer nötig. — Am Mittwoch zeigte sich die Truppe von einer neuen Seite in der Posse »Drei Tage in Schliersee« von Georg Bankl. Michael Dengg, der »Meineidbauer«, »Wurzelsepp« etc., läuft in Weiberkleidern herum und holt sich seine Wirkungen aus Scherzen, wie ein gelegentliches Aufdecken der ledernen Hose, die unter den Röcken steckt, Anna Dengg läßt sich nach dem Rezept des Normalbauernstückes beim Fensterln »abbusseln«, die ganze Gesellschaft trägt unverfälschte Kirchweihstimmung zur Schau. Georg Bankl scheint ihr doch noch mehr von Herzen zu gehen als Anzengruber. Übrigens ist die Arbeitsweise des Autors nichts weniger als ländlich naiv; er geht mit der Skrupellosigkeit eines ge[illegible] dramatischen Industriellen auf wirksame Situationen los und bringt das Publikum trotz alles Blödsinns zum Lachen. Besonderen Beifall fand ein Holzknechttanz. Er war jedenfalls ethnologisch wertvoller als die ewige Schuhplattlerei, die man natürlich auch zu sehen bekam, zugleich mit einer Demonstration, daß sich die Kultur, die alle Welt beleckt, auch auf die Höschen der theaterspielenden Bauernmädchen erstreckt. *—ch—*

NOTIZEN.

DER ZIRKUS ALBERT SCHUMANN, dessen Wiener Saison ihrem Ende zuneigt, hat sich hier eines vollen unbestrittenen Erfolges zu erfreuen, wie ihn seit den besten Tagen des alten Renz in Wien kein Zirkusunternehmen errungen hat. Das Haus ist, trotzdem die sogenannte Saison hinter uns liegt und die herrschende warme, trockene Witterung dem Aufenthalte im geschlossenen Raume nicht eigentlich günstig ist, allabendlich brillant besucht und zumal in den oberen Rängen drängt sich eine tausendköpfige Zuschauerschaft. Während die beiden Leopoldstädter Zirkusse stets nur auf eine kurze Saison rechnen können, gibt es in den starkbevölkerten, wohlhabenderen westlichen Bezirken diesbezüglich keine scharfe Grenze: es ist eben immer Publikum da, wofern Gutes geboten wird. Und bei Schumann unterhält sich das Publikum ausgezeichnet. Man kann da Beifallsstürme von wahrhaft südländischer Intensität zu hören bekommen. Das Publikum bleibt trotz der vorgerückten Stunde gespannt sitzen, bis das letzte Bild der lustigen »Heidelberger«-Pantomime vorübergezogen, und es ist 11 Uhr vorbei, wenn Direktor Schumann zu guter Letzt noch vier- bis fünfmal »herausgerufen« wird. Das hat noch kein Zirkusdirektor hierzulande fertiggebracht! Die Pantomime mit ihren vielen heiteren Szenen zu Wasser und zu Land gefällt ungemein. Gleiches gilt aber auch von dem ganzen übrigen Programm, vor allem von den equestrischen Darbietungen Direktor Schumanns, deren Quantität mit der Qualität wetteifert. Nach längerer Pause führt derselbe jetzt wieder die vier »Bierbrauerpferde« vor, deren Dressur das Originellste ist, das man sich denken kann. Neu engagiert ist der Wunderaffe *Adam*, ein prächtiges Kerlchen, dessen Gehaben viel Menschenähnliches hat, in Gesellschaft vier weiterer Affen, die als Feuerwehr auf einem Pumpwagen erscheinen. Der Zirkus wird nur noch kurze Zeit in Wien verbleiben und übersiedelt bereits anfangs Juli nach Scheveningen.

FEUILLETON.

EIN AUSFLUG NACH KAMTSCHATKA.

»A Shooting Trip to Kamchatka« by E. Demidoff Prince San Donato. With 113 Illustrations, 5 Photogravures and 2 Maps. London 1904, Rowland Ward Ltd., 166, Piccadilly. Preis 21 Shillings.

Die hohen, schneebedeckten Gebirgsketten der so unendlich weit entlegenen Halbinsel Kamtschatka mit ihrem fabelhaften Wild- und Fischreichtum hatten schon seit langem das Interesse des Verfassers des vorliegenden Buches weniger als Forscher, sondern vielmehr als leidenschaftlichen Sportfreunds erweckt. Die früheren Reisen des Prinzen Demidoff, welche ihn in den Kaukasus, den Altai und durch die Mongolei führten und deren Verlauf in zwei bereits vordem von ihm verfaßten Reisewerken geschildert ist, hatten in dem Autor des Buches die Neigung, in fremden Ländern dem Sport mit der Flinte und der Angel nachzugehen, noch verstärkt und den Wunsch in ihm erweckt, Bekanntschaft mit den Bären, den wilden Schafen und anderem Wild sowie mit dem Lachs zu machen, welche Tiere auf der Halbinsel Kamtschatka nach den übereinstimmenden Aussagen aller Forscher in sonst nirgends gesehener Reichhaltigkeit vorkommen sollten.

Ende April 1900 brach Prinz Demidoff in Begleitung seiner Frau, eines Mr. St. George Littledale, eines Photographen und zweier Diener von London auf und fuhr über St. Petersburg, Omsk, Irkutsk quer durch Sibirien und die Mandschurei nach Wladiwostok, von wo aus ein Dampfer die Gesellschaft nach Petropawlowsk, dem Haupthafen der Halbinsel Kamtschatka, brachte. Die Reise von St. Petersburg nach Wladiwostok nahm nicht weniger als 27 Tage in Anspruch, da damals die sibirische Bahn noch nicht völlig ausgebaut war. In der letztgenannten Stadt wurden Mundvorräte in reichlicher Menge angeschafft und ein chinesischer Koch engagiert.

Wladiwostok, wo sich gegenwärtig bekanntlich ein Teil der blutigen Ereignisse des russisch-japanischen Krieges abspielt, wird als eine malerisch gelegene Stadt mit einem erstklassigen, natürlichen Hafen geschildert, der von zwei Halbinseln gebildet wird, welche nur eine schmale Einfahrt von der offenen See her freilassen. Infolge der strengen Kälte ist der Hafen jedoch alljährlich von Mitte Dezember bis gegen Ende März zugefroren, so daß Schiffahrt und Handel drei Monate im Jahre gänzlich stocken. Die Bevölkerung besteht außer der russischen Garnison und dem Beamtenkörper aus ungefähr 15.000 chinesischen und koreanischen Handelsleuten und Kulis. Die Japaner sind unter den Einwohnern nur äußerst schwach vertreten.

In Wladiwostok schifften sich die Reisenden auf dem »Baikal«, einem Schraubendampfer von 1100 *t*, ein, und es hieß, daß sie in acht Tagen, falls nicht Nebel die Fahrt beeinträchtigen würde, in Petropawlowsk ankommen sollten. Das Schiff legte bei günstigem Wetter durchschnittlich zehn Knoten pro Stunde zurück und so landete die Gesellschaft mit einer nur unbeträchtlichen Verspätung am 22. Juni auf Kamtschatka.

Hier begann nun der interessanteste Teil der Reise. In Petropawlowsk wurden eingeborene Jäger und Führer engagiert, Mundvorräte und Hunde besorgt, und dann brach die Gesellschaft nach dem Innern auf. Von diesem Moment an verging kein Tag, der den Reisenden nicht eine Fülle von neuen Eindrücken und Beobachtungen über die merkwürdige Lebensweise und Tracht der Eingebornen, ihre Gebräuche, die Art, den Lachsfang zu betreiben, dessen Ertrag ihren hauptsächlichsten Lebensunterhalt abgibt etc. gebracht hätte. Die primitiven Fischfallen zumal, welche in dem vorliegenden Werk ausführlich beschrieben und bildlich dargestellt sind, waren für die Reisenden geradezu eine hochinteressante Entdeckung. Prinz Demidoff sagt darüber: »Als wir vor der quer über den Fluß, welcher an dieser Stelle sicherlich acht Yards breit war, gespannten Lachsfalle standen, staunten wir über die ungeheuren Mengen von Fischen, welche herangeschwemmt wurden und sich übereinander auftürmten, so daß sich das Wasser vor dieser Mauer von Fischen förmlich staute. Seit dem Morgen waren bereits mehr als 1500 Fische auf diese Weise gefangen worden, und die Falle füllte sich immer von neuem mit frischen Ankömmlingen. Wir waren selbst Zeuge, wie in kurzer Zeit mindestens 500 Lachse von den im Wasser stehenden Leuten ans Land geworfen wurden.«

Diese Art des Fischfanges war es natürlich nicht, welche die Engländer reizen konnte, und so zogen sie es vor, die mitgebrachten Angeln und Köder auszuwerfen, um dem Lachs auf eine mehr sportliche Weise nachzugehen. Das Ergebnis wird mit folgenden Worten beschrieben: »Unsere künstlichen Fliegen versagten bei diesen unverfälscht natürlichen Tieren merkwürdigerweise gänzlich und wir konnten keinen einzigen Fang erzielen, trotzdem es rund um uns von Fischen wimmelte. Mr. Littledale kam nun auf die Idee, einen kleinen »spoon-bait« zu verwenden, den er mit großer Geschicklichkeit in die Mitte des Flusses auswarf. Das Ergebnis war überwältigend; nach wenigen Minuten wurde ein sechspfündiges Exemplar gefangen, wie sie von den Eingeborenen »Goltsi« genannt werden. Meine Frau und ich ahmten natürlich sofort das von solchem Erfolge begleitete Beispiel unseres Reisegefährten nach und in weniger denn einer Stunde lagen fünfzehn Fische, sämtlich »Goltsi« und durchschnittlich vier Pfund schwer, für Nasska, unseren chinesischen Koch, bereit. Der Sport war ausgezeichnet und hochinteressant, nur leider wollte kein Fisch von anderer Art an unserer Angel anbeißen. Im höchsten Grade amüsant war es aber, das unbeschreibliche Erstaunen der Eingeborenen über unseren Erfolg zu beachten; sie schienen ihren Augen kaum glauben zu können und standen wie versteinert da, die verhexte Angel starr betrachtend.«

Nach diesem glücklichen Fischzug drang die Reisegesellschaft weiter in das Innere der Halbinsel vor, um nun der Jagd nachzugehen. Die beiden Jäger wurden auch bald, zehn Tage nach dem Aufbruch von der Küste und zwei Monate nach der Abreise von St. Petersburg, durch den Anblick zahlreichen Wildes belohnt, und gleich am ersten Pirschtage umfaßte die Beute vier Bären und ebensoviel wilde Schafe.

Die Fortsetzung der Reise, wobei die Ganal-Tundre in einer Distanz von 20 englischen Meilen überquert werden mußte, legte in der Folge der Gesellschaft förmliche Qualen auf, da Schwärme von Moskitos Menschen und Tiere — zumal die Pferde troffen förmlich von Blut und drohten jeden Moment durchzugehen — unaufhörlich belästigten. In einer Höhe von 1500 Fuß wurde dann ein Lager errichtet, das am Eingange zu dem in Aussicht genommenen Jagdterrain lag. Bei einem Ausfluge von diesem Lager aus entdeckte der Verfasser des Buches einen bisher unbekannt gewesenen und auf keiner Karte eingezeichneten See, den er zu Ehren der ersten Frau, welche ihn zu Gesichte bekommen hatte, »Sofka Demidoff-See« nannte. Dieses Wasser, von dem im Buche zwei treffende Photogravüren enthalten sind, ist ungefähr zwei englische Meilen lang und drei Viertelmeilen breit und liegt in einer Höhe von 3500 *m* über dem Meeresspiegel.

Auf diese Weise endete die kühne Expedition, welche um des Sportes willen unternommen wurde und hierin alle Teilnehmer vollauf befriedigte, auch Erfolge in geographischer Hinsicht, indem sie der Öffentlichkeit vieles bisher Unbekanntes über das Innere eines rauhen und unwegsamen, von Europaern wenig besuchten Landes und dessen Bewohner mitteilen konnte.

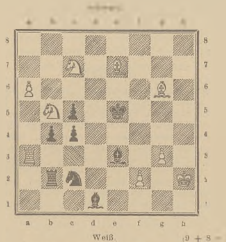
Die kriegerischen Vorgänge im fernen Osten aber, welche gegenwärtig die ganze zivilisierte Welt in Atem halten, verleihen den ausführlichen Beschreibungen, welche der Verfasser von der sibirischen und der Transbaikal-Bahn sowie von Wladiwostok und den russischen Befestigungen in Wort und Bild gibt, einen besonderen Anreiz, der das vornehm und illustrativ glänzend ausgestattete Werk als im höchsten Grade aktuell erscheinen läßt.

SCHACH.

Redigiert von Karl Schlechter (Wien).

Problem Nr. 1448.

Von P. Osborne. (»Hampstead Express«-Turnier.)



Weiß. 9 + 8 =

Weiß setzt in zwei Zügen mat

PARTIEN VOM TURNIER ZU CAMBRIDGE SPRINGS.

Sizilianische Partie.

(Gespielt am 19. Mai 1904.)

Weiß: HODGES. — Schwarz: SCHLECHTER.

	Weiß	Schwarz		Weiß	Schwarz
1.	e2—e4	c7—c5	29.	h3—h4	Dg5—g4
2.	Sg1—f3	e7—e6	30.	De2×g4	Tg7×g4
[illegible]	d2—d4	c5×d4	31.	Tb1—f1	Tg4—e4!
4.	Sf3×d4	Sg8—f6	32.	Tf1—e1 [6]	h7—h5
5.	Lfi—d3	Sb8—c6	33.	a2—a3	Te4×e1
6.	Lc1—e3	d7—d5	34.	Tg1×e1	Tg8—b8
7.	Sb1—d2	Lf8—e7	35.	Sc2—b4	Lc5×b4
8.	Sd4×c6 [1]	b7×c6	36.	Te1—b1!	Lb4—d6
9.	e4—e5	Sf6—d7	37.	e5×d6	Tb8×b1
10.	f2—f4	0—0 [2]	38.	Ld3×b1	Kh8—g7
11.	0—0	f7—f5	39.	Lb1—c2	Kg7—g6
12.	Sd2—f3	c6—c5	40.	Lc2—d1	e6—e5 [7]
13.	c2—c4 [3]	d5—d4	41.	Kh2—g1	e5—e4
14.	Le3—d2	Lc8—b7	42.	Kg1—f2	[illegible]
15.	Dd1—e1	a7—a5	[illegible]	[illegible]	Kg6—f6
16.	b2—b3	a5—a4	44.	d6—d7	Le8×d7
17.	b3—b4	c5×b4	45.	Ld1×h5	Kf6—e5
18.	Ld2×b4	Sd7—c5	46.	Lh5—d1	f5—f4!
19.	Lb4×c5	Le7×c5	47.	g3×f4†	Ke5×f4
20.	Ta1—b1	Lb7—c6	48.	h4—h5	e4—e3†
21.	h2—h3	Ta8—a7 [4]	49.	Kf2—e1	d4—d3
22.	Kg1—h2	h7—h6	50.	h5—h6	d3—d2†
[illegible]	[illegible]	g7—g5	51.	Ke1—f1	Ld7—b5†
[illegible]	[illegible]	Ta7—g7	52.	Kf1—g2	e3—e2
[illegible]	[illegible]	Kg8—h7	53.	Ld1×e2	Lb5×e2
[illegible]	[illegible]	Tf8—g8	54.	h6—h7	d2—d1D
27.	f4×g5	Dd8×g5 [5]	55.	h7—h8D	Le2—f3†
28.	Tf1—g1	Kh7—h8		Aufgegeben.	

[1]) Nicht e[illegible] da Schwarz ein starkes Zentrum erhalt.

[2]) Diese Stellung ist fur Schwarz vorteilhaft. Ähnliche Stellungen kamen bereits in Matchpartien Morphy-Anderssen vor.

[3]) Nicht gut, denn Schwarz erhalt einen starken Freibauern.

[4]) Schwarz beabsichtigt einen Sturm gegen den weißen Konigsflügel zu unternehmen; der Damenturm soll nun zur Unterstützung dieses Bauernangriffs so rasch wie möglich nach dem Konigsflügel geworfen werden.

[5]) Noch starker war T×g5.

[6]) Schlagt Weiß den Turm, so folgt f5×e4 und die beiden Freibauern müssen gewinnen.

[7]) Die verbundenen Bauern gewinnen.

Russische Partie.

(Gespielt am 13. Mai 1904.)

Weiß: LASKER. — Schwarz: TEICHMANN.

	Weiß	Schwarz		Weiß	Schwarz
1.	e2—e4	e7—e5	20.	Sf3—g5	Sf2—g4
2.	Sg1—f3	[illegible]	21.	h2—h3	Sg4—f6
[illegible]	[illegible]	[illegible]	22.	b2—b4	La6—f1
4.	Se5—f3	Sf6×e4	23.	Te7×b7	Td8—a8
5.	Dd1—e2 [1]	Dd8—e7	24.	g2—g3	Lf1—g2
6.	d2—d3	Se4—f6	25.	Tb7—e7	Ta8—c8
7.	Lc1—g5	De7×e2†	26.	Sc3—b5	Sf6—d5
8.	Lf1×e2	Lf8—e7	27.	Te7—e2	Lg2—f1
9.	Sb1—c3	Lc8—d7	28.	Sb5×d6	Lf1×e2
10.	0—0—0	Sb8—c6	29.	Sd6×c8	Sd5×b4
11.	Th1—e1	0—0	30.	a2—a3	Sb4—d5
12.	d3—d4	Sf6—g4	31.	Sc6—d6	f7—f6
13.	Lg5×e7	Sc6×e7	32.	Sg5—e6	Le2—f1
14.	Le2—b5!	Ld7×b5 [2]	33.	h3—h4	Lf1—a6
15.	Te1×e7	Lb5—a6	34.	Se6—f4	Sd5×f4
16.	Te7×c7	Sg4×f2	35.	g3×f4	Kg8—f8
17.	Td1—e1	Tf8—e8	36.	Kc1—d2	Kf8—e7
18.	Te1—e7	Te8×e7	37.	Sd6—e4	Ke7—e6
19.	Tc7×e7	Ta8—d8	38.	c2—c4	Aufgegeben.

[1]) Diese Variante führt nicht zu lebhaften Spielen.

[2]) Der entscheidende Fehler.

NOTIZEN.

DER XIV. KONGRESS des Deutschen Schachbundes beginnt am 16. Juli 1904 in Koburg. Dem erfreulichen Emporbluhen des Bundes entsprechend, hat der Bundesvorstand beschlossen, die aktive Teilnahme an den mit dem diesjahrigen Kongreß verbundenen Turnieren ausnahmsweise auf die Mitglieder des Bundes zu beschranken. Gern und freudig hat daraufhin der Koburger Schachverein die Ausrüstung des XIV. Kongresses übernommen. Programm: 16. Juli von abends 8 Uhr ab: Empfang der Gaste, Kongreßlokal »Gesellschaftshaus«, Koburg, Ernstplatz 4. 17. Juli, ebenda: I. Vormittags 9 Uhr Auslosung zu den Turnieren, Wahl des Schiedsgerichtes etc. 2. Vormittags 10 Uhr: Ordentliche Mitgliederversammlung. 3. Abends 8 Uhr: im großen Saale des Gesellschaftshauses gemeinsames Abendessen. 20. Juli, abends 8 Uhr: großes Gartenfest. 24. Juli: Ausflug nach Schloß Lanz. Außerdem jeden Abend gemutliches Beisammensein im Garten des Vereinslokales (Bierfestung, Mohrenstraße 19). Turniere: I. Meisterturnier, 5 Preise zu 500, 375, 250, 175 und 100 *M*. II. Hauptturnier *A*, 7 Preise zu 300 (Preis der Stadt Koburg), 225, 175, 150, 125, 100 und 75 *M*. III. Hauptturnier *B*, 5 Preise zu 200, 150, 100, 75 und 50 *M*. IV. Nebenturnier, 4 Preise zu 75, 60, 50, 40, 30 und 20 *M*. Beginn aller Turniere: Montag, 18. Juli, vormittags 9 Uhr. Spielzeit: Von 9—1 und von 3—7 Uhr taglich mit Ausnahme des Sonntags. Anmeldungen sind an Direktor A. Schott, Koburg, zu senden. Der erste Sieger im Hauptturnier *A* und ebenso der im Hauptturnier *B* erlangen durch ihren Erfolg die Meisterwürde des »Deutschen Schachbundes«. Über die Turnierpartien hat der »Deutsche Schachbund« das ausschließliche Verfügungsrecht. Die Kongreßkommission des Koburger Schachvereines besteht aus den Herren: Professor Dr. R. Gebhardt, H. Herold, A. Otto, H. Possner, A. Rohmann, A. Schott, C. Teller.

LITERATUR.

»AN ANGLERS YEAR« by Charles S. Patterson, Curator British Sea Anglers' Society etc. etc. London, W. R. Russell & Co., Ltd. 54, Paternoster-Row, E. C. — Der Text des vorliegenden Buches ist in zwölf Kapitel eingeteilt, welche als Überschrift der Reihe nach die Namen der zwölf Monate des Jahres tragen. Jedes Kapitel behandelt in ausführlicher, instruktiver Weise den in dem betreffenden Zeitabschnitt dem Sportfischer zu empfehlenden Fischfang, der die größte Aussicht auf Erfolg bietet. Durch diese glückliche Idee der Einteilung wird das Werk dem Sportfischer, der es einmal in die Hand genommen, ein fast unentbehrlicher Behelf werden, und er dürfte das handliche Buch auch auf seinen Reisen nur schwer missen.

»ILLUSTRIERTER FÜHRER durch Salzburg und das Salzkammergut.« Mit besonderer Berücksichtigung der Umgebungen von Salzburg, Ischl, der Salzkammergut-Seen, des Gebietes der Hohen Tauern und der Nachbargebiete von Aussee, Schladming und Berchtesgaden. Von Josef Rabl. Vierte, vermehrte Auflage. Mit 78 Illustrationen, 3 Panoramen und 7 Karten. Wien. A. Hartlebens Verlag. Preis geb. 6 K. — Zahlreiche, die neueste Lage der Dinge berücksichtigende Andeutungen und Einzelheiten in bezug auf Ausflüge, Hotel- und Verkehrswesen werden auch diese Auflage als verläßlichen Ratgeber bewahren. Die guten Karten des Werkes sind für dessen Inhaber wertvoll und die gelungenen Illustrationen dürften für viele eine angenehme Erinnerung nach Ablauf der Reise- [illegible]

»DIE NATURGEMÄSSE Gesundheitspflege der Pferde.« Von Spohr, Oberst a. D. Vierte, vermehrte und verbesserte Auflage 1904 Schmorl und von Seefeld Nachf., Hannover. — Dieses 190 Seiten umfassende Buch des als Hippologen rümlichst bekannten Verfassers enthält die Quintessenz der mehr als 50jährigen Erfahrung eines Mannes, dem in Kriegs- und Friedenszeiten unter den schwierigsten Verhältnissen Hunderte von Pferden unterstellt waren. Diese überaus günstigen, aller grauen Theorie scharf entgegentretenden Erfahrungen stehen gleichwohl im Einklang mit den unumstößlichen Wahrheiten der Physiologie. In vier Hauptabschnitten, welche wieder in einzelne Kapitel zergliedert sind, stellt der Verfasser Betrachtungen über die Stallung, die Hautpflege, die Ernährung, die Behandlung und die Arbeit des Pferdes an. Den Pferdebesitzer selbständig zu machen, ist die Tendenz des Buches, die um so vollständiger erreicht wird, je mehr man seine Lehren denkend ausführt.

»SCHNUCKCHEN oder das Pferd mit den vielen Anteilen.« Eine Historie für Lebeleute von Fedor Freund (Amicus). Verlag von Holl & Pickardt, Berlin. Preis 2 *M.* — Ein Buch voll Originalität. Selten sind die Kreise der Lebewelt und einzelne Typen der Rennbahn mit gleicher Charakteristik geschildert worden. Um das Vollblutpferd *Schnuckchen* welches trotz seiner Häßlichkeit und trotz der ungünstigen Prophezeiungen aller Fachleute Rennen auf Rennen gewinnt, gruppieren [illegible] die menschlichen Figuren, welche Opfer ihres Leichtsinns sind und der Ausbeutung anheimfallen. Dieses an sich tragische Motiv wird mit Ironie behandelt, und zwar in einem nonchalanten Stil, welcher aber gerade das Milieu treffend kennzeichnet. Dabei sprechen aus dem Buche Witz und Humor. Für den Kenner des grünen Rasens enthält das Werk noch manche Reize, welche dem gewöhnlichen Sterblichen entgehen. Trotzdem ist das Buch auch für Leute, welche nichts von Turf und Vollblut verstehen, lesenswert und geeignet, ihnen eine vergnügte Stunde zu bereiten.

»DIE INNEREN KRANKHEITEN der Pferde, ihre Entstehung, Verhütung und naturgemäße Heilung ohne Anwendung von Arznei.« Von Spohr, Oberst a. D. Vierte, vermehrte Auflage. Hannover. Schmorl und von Seefeld Nachf. 1904. — Das soeben in der vierten Auflage erschienene Buch des bekannten Sportschriftstellers, Oberst a. D. Spohr, soll ein zuversichtlicher Ratgeber für den jungen, ein übersichtliches Nachschlagebuch für den langjährigen Anhänger der arzneilosen Pferdeheilkunde sein. Oberst Spohr, der auf eine 46jährige Erfahrung auf diesem Gebiete zurückblickt, nimmt energisch den Kampf gegen die Gifte der Medizin auf. Das Buch ist in zwei Abschnitte zerlegt, der erste handelt über Begriff und Wesen der Naturheilkunde, die Heilmittel und die Heilformen, der zweite über die Heilung der inneren Krankheiten der Pferde durch die Mittel der Naturheilkunde. Der Autor bespricht dann die einzelnen Krankheiten der Pferde in allgemein verständlicher Weise und illustriert die betreffenden Heilverfahren durch frappante Beispiele aus dem täglichen Leben.

»TROUT FISHING.« By W. Earl Hodgson. London 1904, Adam and Charles Black, W., Soho Square. Preis $7\frac{1}{2}$ sh. — Ein wunderhübsch und vornehm ausgestattetes Buch, dessen Titelbild eine ausgezeichnete Reproduktion des Gemäldes »Braune Forellen« von H. L. Rolfe darstellt. Die sieben übrigen, farbigen Illustrationen veranschaulichen unter dem Titel »Das Modellbuch der Fliegen« die in den Monaten März bis September zu gebrauchenden Köder, und zwar in getrennter Weise für Fischen im fließenden und im stehenden Wasser. Im Gegensatze zu einem bekannten Sportfischer, der auf Grund einer vierzigjährigen Erfahrung behaupten zu müssen glaubte, daß man die Fliegen nur in zwei Arten einzuteilen habe, nämlich in »Sommerfliegen« und in Fliegen, die man während der ganzen Saison verwenden könne, ist der Verfasser der Ansicht, daß sowohl die über dem stehenden, als auch die über dem fließenden Wasser erscheinenden Insekten derart rasch wechseln, daß der Fischer, diesem Umstand Rechnung tragend, seine Fliegen ebenso oft wechseln müsse. Daher die bereits früher erwähnten Tabellen, welche geradezu Kabinettstücke an hübscher, farbiger Illustration bilden. Im Buche weiterblätternd, stößt man auf ein Kapitel, in welchem eine Lobeshymne auf den Sport des Fischens gesungen wird, indem es dessen enge Verwandtschaft mit den Künsten darzulegen sucht. Die nun folgenden Abhandlungen sind sachlicher Art und besprechen eingehend die verschiedenen Einflüsse des Windes, der Temperatur und des Lichtes, während das nächste Kapitel den Interesse erregenden Titel: »Sind die Forellen gescheit?« führt. Die Frage muß dahin beantwortet werden, daß es erwiesenermaßen gescheite und dumme Forellen gibt; welche Spezies überwiegt, ist schwer zu sagen. Die beiden letzten Kapitel des Buches sind feuilletonistischer Natur, wobei besonders das zweite, betitelt »The Whustler«, ein Erlebnis zweier Angler in spannender Weise erzählt. Der Verfasser des Buches hat, wie er selbst sagt, seine Erfahrungen im südlichen England gesammelt, wo die Fische ungemein rar, die Pachtung eines Fischwassers aber sehr teuer ist, so daß die Sportangler die feinsten Feinheiten der Kunst des Fischens herauszukehren gezwungen sind, um im Laufe der Saison wenigstens einige Exemplare herauszuholen. Daß ein Werk, welches diese Feinheiten textlich und bildlich in gleich vorzüglicher Weise behandelt, dessen Inhalt dabei nicht allein fachlicher, sondern zum großen Teile recht amüsanter Natur ist, auch für den außerenglischen Sportfischer nützlich und interessant sein wird, sowie eine Zierde seiner Bibliothek bildet, braucht nach dem bereits Gesagten nicht noch besonders betont zu werden.

»TROUGH THE HIGHLANDS OF SIBERIA.« By Major H. G. C. Swayne, R. E. With 60 Illustrations and Map. London 1904, Rowland Ward Ltd., 166, Piccadilly. Preis $12\frac{1}{2}$ Shillings. — Major Swayne, der bereits früher ein Reisewerk, betitelt »Seventeen Trips to Somaliland«, herausgegeben hat, schildert in dem vorliegenden Buche die Begebnisse eines dreiwöchentlichen Aufenthaltes im Altai, wo er der Jagd auf das dort vorkommende wilde Schaf oblag. Er war anfänglich von seiner Gattin und einem Herrn H. W. Seton-Karr begleitet, aber da es sich bei näherer Erkundigung herausstellte, daß ein Jagdausflug ins südliche Sibirien für eine Dame zu beschwerlich sei, so kehrte Mrs. Swayne nach dem Besuche von St. Petersburg und Moskau nach England zurück, während die beiden Herren ihren nicht ungefährlichen Jagdausflug antraten. Der erste Teil der Reise, welcher mit der Eisenbahn von Moskau nach Nowo-Nicholaewsk vor sich ging, ließ sich sehr gut an; die Schlafwagen und auch die Verpflegung ließen nichts zu wünschen übrig. In der letztgenannten Stadt trafen die beiden Engländer verabredetermaßen mit Mr. Cattley, einem langjährigen Sibirien-Reisenden, und dessen zwei Söhnen zusammen, worauf die ganze, nun fünf Köpfe zählende Gesellschaft die Reise mit dem Dampfschiff nach Bisk fortsetzte. Hier begann die ermüdende Fahrt auf der Landstraße im Tarantass und auf Ponies bis Kosch-Agasch, wo die Straße aufhörte und von wo noch 40 englische Meilen bis zur Heimat der wilden Schafe waren, die zu jagen die Reisenden gekommen waren. Nachdem man zwei kalmückische Jäger und einige Leute zur Bedienung der Ponykarawane aufgenommen hatte, brach die ganze Gesellschaft nach den Bergen auf. Während bisher Beschreibungen der Städte St. Petersburg und Moskau sowie der durchfahrenen Gegenden, von zahlreichen wohlgelungenen Abbildungen begleitet, den Inhalt des Buches ausmachten, beginnt jetzt die Erzählung des eigentlichen Jagdausfluges. Zahllose, ausgehöhlte Schädel von wilden Schafen, auf welche die Reisenden bei ihrem Vordringen stießen, ließen auf größere Herden dieses Tieres schließen und belebten den Mut und Eifer der Jäger. Immer mehr und mehr drangen die Ausflügler in das Herz der Gebirge ein, und eines Tages begannen die Jagdoperationen. Mr. Seton-Karr, der sich von einem ernsten Unwohlsein leidlich wieder erholt hatte, ging als Erster auf die Pirsch und kehrte erfolgreich mit einem schönen ovis-ammon-Exemplar zurück. Der Verfasser des Buches war nicht so vom Glücke begünstigt, ja er war auch die nächsten Tage hindurch vom Unglück förmlich verfolgt und konnte kein einziges Stück Wild erlegen. Das Blatt wendete sich erst, als Mr. Seton-Karr, dessen Unwohlsein ernstlich zu werden drohte, die Gesellschaft verließ und nach Hause zurückkehrte. Nun schien das Weidmannsglück des Abgereisten auf Major Swayne überzugehen, der in der Folge eine hübsche Anzahl wilder Schafe und auch einige Steinböcke erlegte. Der Verfasser schildert die Jagd in diesen rauhen Gebirgen Sibiriens als sehr mühselig, da die Tiere ununterbrochen von den eingeborenen Kalmücken gejagt und von Wölfen verfolgt werden und infolgedessen selten und sehr scheu geworden sind. Als die dem Major zur Verfügung stehende Zeit abgelaufen war, kehrte er fast auf demselben Wege, auf dem er gekommen war, nach London zurück, wo er genau drei Monate und 24 Stunden nach dem Tag eintraf, an dem er seine Jagdreise angetreten hatte. Das Buch enthält eine Fülle des Wissenswerten und Interessanten für den Jagdfreund, der die Altairegion besuchen will oder bereits besucht hat. Der Anhang zumal ist einer besonderen Erwähnung wert; er enthält praktische Ratschläge bezüglich Ausrüstung an Kleidern, Schießgeräten und Munition, hinsichtlich der Verpflegung u. s. w. Zahlreiche Illustrationen nach photographischen Aufnahmen und eine Karte, auf welcher der Zug der Expedition genau eingezeichnet ist, vervollständigen das Werk.

Neu erschienen sind folgende Werke:

»Humoresken« (Geschichten vom Gardasee.) Von Karl von Heigel. Berlin. Verlag von Otto Janke. Preis K 1·20.

»Was muß der Mann von der Ehe wissen?« Von Reinh. Gerling. Oranienburg. Orania-Verlag. Preis K 2·16.

»Musketiere einer ostdeutschen Garnison.« Ein Gedenkbüchlein von Paul Raabe. Zürich. Verlag von Cäsar Schmidt. Preis K 2·40.

»Übersichtskarte von Ostasien.« Mit 14 Beikarten sowie historischen, ethnographisch-statistischen und militärischen Tabellen. Von Dr. Karl Peucker. 1:5,000.000. Wien. Verlag von Artaria & Co. Preis K 1·60.

»600 Wiener Ausflüge von 3 Stunden bis zu 2 Tagen.« Eine Auswahl der lohnendsten Ausflüge, welche von Wien mit Benützung der verschiedenen Verkehrsmittel ausgeführt werden können. Zusammengestellt von Josef Rabl. Vierte, verbesserte und vermehrte Auflage. Mit einer Karte. Wien. A. Hartlebens Verlag. Preis geb. 2 K.

NACHTRAG.

NENNUNGEN.

Karlsbad 1904.

Erster Tag. Sonntag den 3. Juli.

II. PREIS VON FRANZENSBAD. Staatspreis. 4600 K. 2400 *m.* 4 U.

Ant. Drehers 3j. F.-H. *Bosko* und 3j. br. H. *Vaduz.*

Capt. Zs. 4j. br. H. *Csipesz* und 3j. br. H. *Scoronconcolo.*

V. STEEPLE-CHASE. 3600 K. 3200 *m.* 9 U.

Ant. Drehers 4j. br. St. *Rama thur' i* und 4j. F.-St. *Testa.*

V. v. Mautners 5j. F.-W. *Gloria* und 4j. F.-St. *Gomb.*

Bar. Art. Morpurgos 6j. br. W. *Mystery.*

Mr. Pauls 4j. br. H. *Csurgó* und 4j. br. W. *Portos.*

K. v. Tepper-Laskis 5j. br. St. *Quand Meme* v. Pioneer—Quality.

Arp. v. Thassys 4j. br. St. *Figyelem.*

VI. VERKAUFS-HCP. DER ZWEIJ. 2400 K. 1100 *m.* 17 U.

Ant. Drehers F.-H. *Punko* und br. H. *Jagel.*

L. Egyedis br. St. *Gondolat*, br. St. *Pergola* und Schwsch.-St. *Szurkület.*

Gf. Mor. Fries' F.-St. *Immortelle*, br. St. *Phonola*, F.-St. *Rose Bernd*, F.-St. *Sunstar* und F.-St. *Therese Raquin.*

Bar. Herm. Königswarters F.-St. *Boîte a surprise.*

M. Löbls br. St. *Cake Walk.*

V. v. Mautners F.-H. *Kuli.*

And. v. Pechys br. St. *Duna.*

Bar. Sigm. Uechtritz' F.-H. *Alarich.*

Capt. Zs. F.-H. *Henri Superieur* und F.-H. *Tisza vessző.*

GEWICHTS-PUBLIKATIONEN.

Karlsbad 1904.

Zweiter Tag. Dienstag den 5. Juli.

V. KARLSBADER OFFIZIERS-ST.-CH. Hcp. 13.000 K. 4800 *m.*

Pferd	Gewicht	Pferd	Gewicht
Nordpol 5j.	80 *kg*	Maikonig a.	$72\frac{1}{2}$ *kg*
Baltavar a.	$77\frac{1}{2}$ »	Hogy volt 5j.	66 »
Villemer 4j.	75 »	Biztos 6j.	65 »
Neha-Neha 6j.	75 »	Strauss 4j.	$62\frac{1}{2}$ »
Le Mioche 5j.	74 »	Pityke 5j.	$62\frac{1}{2}$ »





BRIEFKASTEN.

G. L. in Wien. — Jawohl, der arme Ballon, was der jetzt alles auf sich nehmen muß!

»SPORTSMAN« in H. — In Victor Silberers »Das Training des Trabers« finden Sie Hiram Woodruffs Methode vollständig.

F. FREIHERR v. J. in Dobrzan. — Bezüglich des dreifarbigen Katers sind wir leider nicht in der Lage, die an uns gestellten Fragen zu beantworten.

J. B. in Wien. — Für den gesandten Aufsatz über das Pferd in der Mythologie haben wir leider keine Verwendung; er liegt in unserer Verwaltung zum Abholen [illegible]

H. H. in Wien. — Mit Vergnügen! Für die letzte Nummer war die Sendung zu spät eingelangt. Doch bitten wir, solche Beiträge stets an die Redaktion und nicht an den Herausgeber des Blattes persönlich zu adressieren, weil im letzteren Falle sehr leicht Verzögerungen entstehen.

OBL. BARON R. in Graz. — Rennen, zu welchen neben Trabern auch Paßgeher zugelassen sind, gibt es wohl, aber nur in Amerika. In Europa existieren überhaupt keine Rennen, an welchen Paßgeher teilnehmen können. — Der Paßgang ermöglicht im allgemeinen eine schnellere Fortbewegung als der Trab.

BARON M. in P. — Die Gesamtsumme der Rennpreise, welche der Union-Klub im Jahre 1890 den verschiedenen Rennplätzen zur Verfügung stellte, betrug 343.000 *M.* Davon entfielen auf Berlin 231.000 *M*, auf Baden-Baden 45.000 *M*, auf Hamburg 18.000 *M*, auf Hannover 11.500 *M*, auf Leipzig 6500 *M*, auf Breslau, Doberan, Frankfurt am Main und Gotha je 5000 *M*, auf Aachen und Travemünde je 2000 *M*, auf Königsberg 2000 *M*, auf Düsseldorf, Hamm und Magdeburg je 1000 *M*.

LT. M. v. W. in Berlin. — In den Kreisen der englischen Jäger- und Jagdfreunde ist weder Amerika noch auch Indien als das Land der Jagddorados angesehen. Jetzt werden Siam mit seinen Urwäldern und Hinterindien mit seinen noch wenig gelichteten Wildständen der verschiedensten Arten von solchen Jagdfreunden, die über eine Jacht verfügen, allen anderen fremdländischen Jagdgebieten vorgezogen. Königstiger, Elefanten und verschiedene Hirscharten sowie Schwarzwild, ergeben auf Treibjagden Strecken, die unglaublich hohe Ziffern aufweisen, welch letzteres dem Umstande zuzuschreiben ist, daß sich ausländische Veranstaltern einer Jagd die Bewohner ganzer Distrikte zur Verfügung stellen.

»ATHOS« in Olmütz. — Trabreiten haben bei Trabrenn-Meetings schon oftmals stattgefunden, seinerzeit auch in Wien, vielfach in Amerika; in Frankreich ist das Reiten von Trabern in Rennen noch jetzt sehr gebräuchlich. Zumeist wurde es aber abgeschafft, weil die Prüfung der Traber im Geschirr sich als zuverlässiger erwies. Natürlich existieren vom Trabreiten auch Rekords. Verwendet werden in erster Reihe nur Traber, nicht aber gewöhnliche Reitpferde, die ja gegen den speziellen Traber keine Aussichten haben. Das Handicappen kann beim Trabreiten sowohl mit Gewichts- als auch mit Streckenvorgabe erfolgen. Wegen weiterer Details belieben Sie sich an das Sekretariat des Wiener Trabrenn-Vereines zu wenden, woselbst man Ihnen gewiß gerne an die Hand gehen wird. Besonders empfehlen möchten wir Ihnen die Aufnahme einer Reitnummer in das Programm Ihres Trabrenn-Meetings nicht. Es ist dies jedenfalls eine sehr veraltete und wenig lohnende Spezialität des Trabersports. — Auf der Bahn des Wiener Trabrenn-Vereines hat das letzte Trabreiten unter dem Titel »Kombiniertes Versuchsrennen« am 7. Oktober 1888 stattgefunden, wobei nach Belieben gefahren oder geritten werden konnte. Es starteten damals nur vier Pferde, drei Stuten, die gefahren wurden, und ein amerikanischer Wallach, *Bob Johnson*, der geritten wurde, aber gegen die Konkurrenten im Sulky begreiflicherweise eine klägliche Rolle spielte. Er war und blieb seitdem der letzte gerittene Traber auf der Wiener Bahn.

GRAF W. in Baden. — Sie haben vollkommen recht, Kempton Cannon ist der jüngere Bruder von Mornington Cannon und erhielt seinen Vornamen von dem Rennplatz Kempton Park, wo er sein erstes Rennen ritt, im Gegensatz zu Mornington, dem dieser Namen schon an seinem ersten Geburtstag von seinem Vater Tom Cannon beigelegt wurde, da er an diesem Tage gerade ein Pferd namens *Mornington* ritt. Kempton Cannon reitet ganz amerikanisch, während Mornington nur mit sehr kurzen Bügeln reitet. Über Kempton Cannon schrieb eine englische Zeitschrift: Sein Charakter ist sicher so gut und seine Unbestechlichkeit so groß wie die Morningtons, obgleich dieser eine größere Popularität genießt. Kempton Cannon ist ein Meister in der Behandlung diffiziler Pferde, und dabei kann er ebenso bewunderswürdig »passiv« auf dem Pferde sein wie »aktiv«. Doch ist die erstere Eigenschaft bei ihm mehr ausgebildet. Kempton Cannon reitet in erster Linie für Mr. Leopold de Rothschild, in zweiter für Mr. Leonard Brassey, den ältesten Steward des englischen Jockei-Klubs. Für Mr. Leopold de Rothschild steuerte Kempton Cannon heuer *St. Amant* im englischen Derby zum Siege. Über diesen Ritt äußert sich Kempton Cannon selbst, wie folgt: »Ich gab dem Hengst eins mit der Peitsche, da er am Start einzuschlafen schien, so daß er, als das Netz hochflog, förmlich in das Gebiß hineinsprang. Um Tattenham Corner herum glitschte er aus und ich mußte ihm Zeit lassen, wieder in Balance zu kommen. Dann trieb ich ihn mit den Händen ernstlich dem Ziel zu, und ein Blick über meine Schulter sagte mir schon früh, daß ich gewonnen hatte.«

BAR. K. in L. — Über dieses gewiß interessante Thema hat einmal — es war vor etwa 15 Jahren — Alexandre Dumas, von dem bekannten französischen Sportschriftsteller Baron de Vaux dazu aufgefordert, in einer Beilage des »Figaro« seine Ansicht in folgender Weise zum besten gegeben. Nach ein paar einleitenden Worten, in welchen der günstige Einfluß der Leibesübung auf die Entwicklung der Kraft, Geschicklichkeit und Eleganz hervorgehoben und anerkannt wird, sagte er: »Man darf sich nicht verhehlen, daß diese Kraft, diese Geschicklichkeit, diese Eleganz und die damit Hand in Hand gehende Schönheit des Mannes eine überaus große Anziehungskraft auf das Weib ausüben, was bei der Beurteilung der ganzen Frage von großer Wichtigkeit ist. Ein hübscher Kerl von 25 Jahren, der wie angegossen im Sattel sitzt, mit seinem Pferde über Graben und Hecken setzt, übt auf die Einbildungskraft, die Sinne und selbst das Herz eines Weibes einen ganz anderen Einfluß aus als ein »Labruyère« in demselben Alter, der vielleicht im besten Falle dazu berufen ist, es nach dem Verluste des ersteren zu trösten. Das ist nun einmal Naturgesetz. Ein Romeo, der seinen Hals riskiert, indem er zu seiner Julia auf den Balkon klettert, wächst dadurch doch mehr in den Augen seiner Geliebten, als wenn er gemächlich durch die Türe eintritt, und wenn Herkules nichts anderes getan hätte, als zu den Füßen der Omphale zu sitzen und zu spinnen, so hätte diese ihn wohl schon nach der ersten Sitzung an die Luft gesetzt. Ich gehöre nicht zu den muskellosen Leuten, die sich darüber skandalisierten, daß Herren der Gesellschaft einen Zirkus gründeten und sich in demselben vor ihren Damen als Akrobaten und Athleten produzierten. So lange die Welt steht, werden die Frauen Männer lieben, die gut gewachsen, kräftig, gesund und kühn sind, und werden sich mit Schwindsüchtigen und Schwächlingen nur begnügen, wenn die anderen nicht mehr da sein sollten. Was mich betrifft, so hätte ich, wenn ich meinen Neigungen hätte folgen dürfen, mich zwar nicht ausschließlich, aber doch recht viel mit Pferden und Hunden, dem Fechten, der Jagd, besonders aber dem Turnen abgegeben. Mein größter Ehrgeiz war lange Zeit die Erreichung der größtmöglichen Muskelkraft, und ich hatte sie mir erworben, da ich von der Natur dafür mit guten Anlagen ausgestattet bin. Ich träumte davon, mich in der Salle Montesquieu mit Arpin, Rabassou und Marseille im Zweikampfe zu messen; das Schicksal oder richtiger mein Glück hat es anders entschieden, ich bin auf halbem Wege stehen geblieben und mußte mich mit der platonischen Athletik, in meinem Zimmer, begnügen. Aber diese Neigung für den Kampf hat mich begleitet und ermutigt, vielleicht sogar gedrängt zu der Laufbahn, in die ich mich geworfen habe. Aus ihr erklären sich jene Verwegenheiten, die man mir so oft vorgeworfen hat, aus denen ich mir aber noch heute keinen Vorwurf mache.«

»PFERDEZÜCHTER« in Brünn. — *Pancake* wurde 1879 von Mr. Harrison von Albert Victor—Timaru, von Newminster gezogen, als Fohlen nach Deutschland eingeführt und 1880 nach Österreich-Ungarn importiert. Er erschien 1881 in den Farben des Grafen Hugo Henckel im Zukunftspreis zu Baden-Baden zum erstenmal in der Öffentlichkeit. Der Hengst startete als Favorit, mußte sich aber in dem Zwölferfelde mit dem dritten Platze hinter dem Paare des Herrn E. von Blaskovits, *Gyöngyvirág* und *Bujdos*, begnügen. Auch in Österreich-Ungarn betrat der Sohn der *Timaru* als Zweijähriger nur einmal die Bahn, und zwar im Kladruber Preis in Wien, in dem er nach Kampf mit einer Kopflänge von *Aneroïd* geschlagen wurde, während hinter *Pancake* noch *Horace Vernet*, *Bizarr*, *Pierrot*, *Cambusier* und *Unerkannt* einkamen. Als Dreijähriger kam *Pancake* erst im Österreichischen Derby heraus, endete aber nebst seinem Stallgefährten *Grand Buccaneer* und vier anderen Pferden unplaciert hinter *Taurus*, *Pierrot*, *Lehetetlen* und *Economy*. Zwei Tage später feierte er seinen ersten Sieg, indem er die Trial-Stakes leicht gegen *Aneroïd*, *Pierrot*, *Kisbaba* und *Veronica* gewann und damit eine so große Überraschung brachte, daß beim Totalisateur 118 fl. für 5 fl. bezahlt wurden. In den darauffolgenden Henckel-Stakes wurde er von seiner einzigen Gegnerin *Economy* nach Kampf um eine Halslänge geschlagen, für welche Niederlage der Hengst aber seinen Besitzer sodann durch einen spielend leichten Sieg im Staatspreis III. Klasse gegen *Veronica*, *Gyöngyvirág* und *Vale Royal* entschädigte. Hierauf wurde *Pancake* nach Deutschland gebracht, wo es sechs von den acht Rennen, an denen er teilnahm, gewann. Zuerst wurde er in der Union abgeschossen, in der er es nur auf den dritten Platz hinter *Taurus* und *Trachenberg* brachte, dabei aber *Gyöngyvirág*, *Economy*, *Brocken*, *Bengali* und *Monarch* hinter sich ließ. Mit Ausnahme des Staatspreises IV. Klasse zu Hannover, in welchem er vor *Schwarzkünstler* sich beugen mußte, hielt *Pancake* einen förmlichen Siegeszug, da er das Renard-Rennen zu Hamburg gegen *Economy* und *Aneroïd*, den Großen Preis von Hannover gegen *Harzburg*, *Flatterer*, *Giftmischer* und *Schlenderhan*, den Staatspreis IV. Klasse zu Breslau gegen *Blink Bonny*, die Goldene Peitsche zu Doberan gegen *Presto* und zu Frankfurt a. M. den Staatspreis III Klasse gegen *Schlenderhan* und das Alexander-Rennen gegen *Michelangelo*, *Pierrot* und *Handwerksbursch* gewann. Als Vier- und Fünfjähriger lief *Pancake* nur in Deutschland. 1883 nahm er zuerst am Silbernen Schild teil, welchen er siegreich gegen *Brocken*, *Albion*, *Botschafter I.* und *Schneemann* nach Hause trug. Bei seinem zweiten und letzten Versuche im Jahre 1883, im Friedrich Franz-Rennen zu Doberan, brach *Pancake* nieder, so daß er *Botschafter I.* einen leichten Sieg überlassen mußte, hinter dem er als Zweiter vor *Cobham* das Ziel passierte. Nach einer fast zehnmonatlichen Pause, die dem Henckelschen Hengste gut tat, konnte derselbe im Jahre 1884 im Staatspreis II. Klasse zu Berlin wieder auf die Bahn gebracht werden. *Pancake* schien wieder ganz hergestellt zu sein und sein großartiges Laufen mit *Niklot*, von dem er nach hartem Kampf nur um einen Hals für den Preis geschlagen wurde, ließ den Unfall kaum glaubhaft erscheinen, von dem der Sohn des *Timaru* im Jahre vorher betroffen worden war. Fünfundzwanzig Längen hinter ihm liefen sein Stallgefährte *Morteratsch* und *Veränderlich*, die das Feld vervollständigten, totes Rennen. Zwei Tage später feierte *Pancake* wieder einen glänzenden Triumph, indem er, wie im Vorjahre, die Farben des Grafen Henckel im Silbernen Schild zu Ehren brachte und die wertvolle Konkurrenz mit einer halben Länge gegen *Botschafter I.* heimtrug, während *Niklot* Dritter vor drei anderen wurde. Mit diesem glänzenden Erfolge nahm *Pancake* Abschied von der Rennbahn, auf der er im ganzen durch 10 Siege und 5 zweite Gelder 5780 fl. und 59.995 *M*, zusammen also ungefähr 40.000 fl. verdient hat.

Eigentümer, Herausgeber und verantwortlicher Redakteur: VICTOR SILBERER. Druck von CHRISTOPH REISSER'S SOHNE, Wien V.